



第5回 長崎交通圏

タクシー適正化・活性化協議会

タクシー適正化・活性化特別措置法

特定事業計画・事業再構築・その他

タクシー事業の概要(県内・地域内)

人身事故発生件数

平成24年3月21日

10:00～

長崎タクシー会館

タクシー適正化・活性化特別措置法

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(特措法)とは？

特措法の概要

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法律は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

特措法の骨子

①特定地域の指定等

- ・国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定
(都道府県知事及び市町村長が国土交通大臣に対して、特定地域の指定を行うよう要請することも可能)

②特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

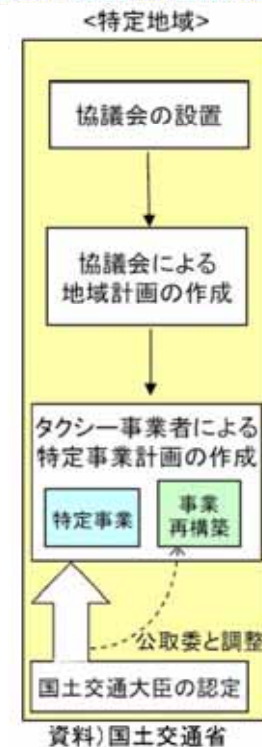
- ・特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

③特定事業計画の作成

- ・特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即したタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(「特定事業」)を実施するための計画(「特定事業計画」)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- ・特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(「事業再構築」)について定めることができる。

④特定地域における道路運送法の特例

- ・特定地域において増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。



特定地域の指定について

特定地域とは・・・

供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できない地域を国土交通大臣が指定(指定期間 3年)

指定基準

1. 人口10万人以上の都市を含む営業区域 下記の から のいずれかに該当

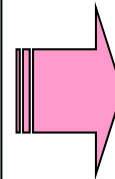
日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較)

事故件数が毎年度増加(過去5年)

法令違反件数が毎年度増加
(過去5年)

2. 地方公共団体の長から指定要請があった 人口5万人以上の都市を含む営業区域

下記の から のいずれかに該当
日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較で10%以上)
及び については、1.と同じ



特定地域の指定

(平成21年10月1日告示)

・全国141営業区域を指定(制定時)
(全643営業区域中)

・長崎県内3地区指定

長崎交通圏

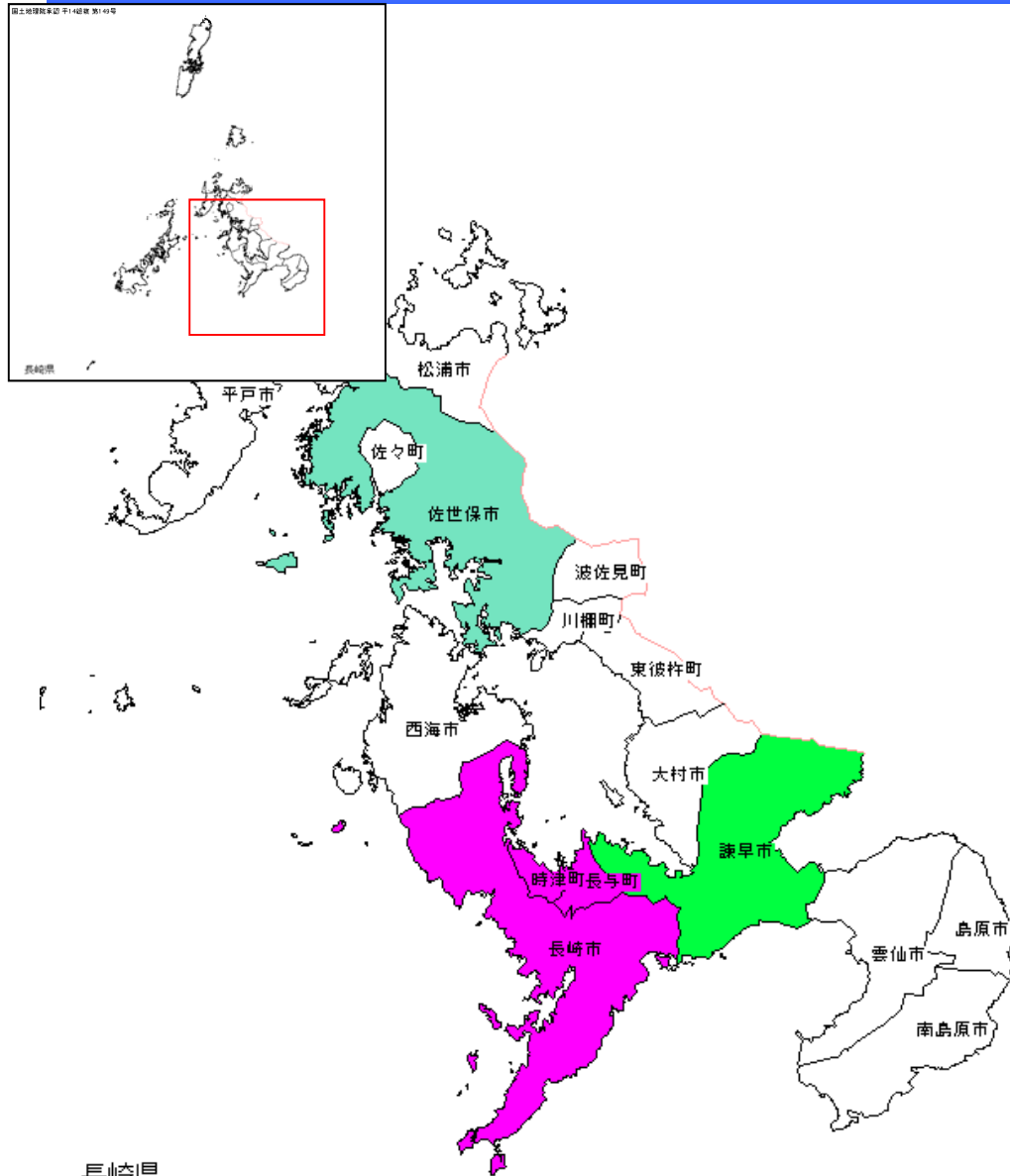
佐世保市

諫早市

特定地域では・・・

国は新たな需要がない限り新規参入及び増車を認めないほか、監査に伴う過重処分など監督上必要な措置を行う

県内特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数



長崎県

	長崎交通圏			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H24.2末	38	1,337	419	1,756
H23.3末	38	1,339	420	1,759
H22.3末	39	1,413	422	1,835
H14.3末	35	1,499	315	1,814

	佐世保市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H24.2末	24	572	117	689
H23.3末	24	575	119	694
H22.3末	22	580	124	704
H14.3末	19	632	143	775

	諫早市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H24.2末	9	175	-	175
H23.3末	9	176	-	176
H22.3末	9	185	-	185
H14.3末	6	171	-	171

特定事業計画・事業再構築・その他

1. 特定事業計画認定・実施状況

【法人タクシー】

特定事業計画	認定	実施
	事業者数(重複あり)	事業者数(重複あり)
安全運転講習会の受講	27 社	27 社
デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	14 社	14 社
アイドリングストップ運動の推進	13 社	13 社
健康診断の充実	9 社	9 社
運輸安全マネジメント講習の受講	7 社	7 社
サービス向上のための教育・研修の充実	7 社	7 社
観光タクシー乗務員教養の推進	7 社	7 社
若年労働者の積極的な雇用の促進	6 社	6 社
緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	5 社	5 社
防犯訓練の実施	4 社	4 社
ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	3 社	3 社
効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上	2 社	2 社

【個人タクシー】

特定事業計画	認定	実施
	事業者数(重複有り)	事業者数(重複有り)
ハイブリッド、低公害車の導入	51 者	51 者
防犯仕切板の導入	21 者	21 者
ETCの導入	184 者	184 者
カーナビの導入	256 者	256 者
部品・燃料等の共同購入による経費の圧縮	419 者	419 者
サービス向上研修会の開催と充実(期限更新時接客研修の受講)	134 者	134 者
サービス向上のための教育と研修の充実(所属団体で実施する講習会への参加)	419 者	419 者
交通安全講習会の受講(所属団体で実施する講習会への参加)	419 者	419 者

2. 事業再構築認定・実施状況

	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数	事業再構築 実施前の 車両数	事業再構築削減数			事業再構築実 施後の 車両数 -	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
						減車数	休車数	合計		削減数 -	削減率 (-) /
長崎交通圏	38	38	100.0%	1,525	1,409	72	0	72	1,337	188	12.3%
九州運輸局	560	556	99.3%	21,762	21,004	1,445	319	1,764	19,240	2,522	11.6%
全国計	4,454	4,364	98.0%	192,082	184,032	9,436	6,746	16,182	167,850	24,232	12.6%

(注) 県内及び九州運輸局データは平成24年2月28日現在、全国データは平成24年2月16日現在

基準車両数 : 平成20年7月11日時点での長崎交通圏の車両数

事業再構築実施前の車両数 : 平成20年7月11日以降、特措法による事業再構築前までの車両数

事業再構築削減数 : 特措法による事業再構築認定申請により削減した車両数(既に減車済み)

事業再構築実施後の車両数 : 現時点での車両数

参考: 適正と考えられる車両数(平成21年12月21日第1回協議会資料)

長崎交通圏	実働率 90%	実働率 85%
適正車両数	約1,060両	約1,130両

(算定式)

$$\text{適正と考えられる車両数} = \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

需要量は次式により推定:

$$\text{需要量(21年度の推定総実車キロ)} = 20年度の総実車キロ \times \text{平成16年度から5年間の総実車キロの各前年度比の平均値}$$

実働率については、「90%」及び「85%」を適用してそれぞれ算出

3. 特定事業計画外の取り組み(福祉タクシーの導入)

【地域公共交通バリア解消事業等促進への支援】

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るため、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業。生活交通ネットワーク計画に基づいて導入されるユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)や福祉タクシーの導入を支援。

【補助スキーム】

協議会において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施事業者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出

【協議会】(構成員)

- ・関係する市町
- ・関係する交通事業者
- ・地方運輸局
- ・その他、協議会が必要と認める者(地域住民など)

協議

生活交通ネットワーク計画 策定
(生活交通改善事業計画)

実施事業者

申請

【補助概要】 協調補助不要

・補助率・・・補助対象経費の1/3と以下の額を比較し、低い額を補助する(予算の範囲内)

導入

- リフト車両:1両あたり80万円
- UD・スロープ車両:1両あたり60万円
- 寝台車両:1両あたり130万円

改造

- リフト車両への改造:1両あたり35万円
- スロープ車両への改造:1両あたり25万円
- 寝台車両への改造:55万円



【長崎交通圏での補助活用状況】(リース会社申請を含む)

事業者名	種別	数	導入時期	ネットワーク計画協議	
(株)朝日タクシー	寝台車両	1両	H23年8月実施	H23年5月11日	文書協議
城山交通(株)	車いす移動車(スロープ)	2両	H23年12月実施	H23年10月11日	文書協議
みなとタクシー(株)	スロープ付車両	1両	H24年3月予定	H23年10月11日	文書協議
元船光タクシー(株)	スロープ付車両 (UDタクシー)	1両	H24年2月実施	H23年11月30日	文書協議
合計		5両			



UDタクシー<日産バネット>

UDタクシーとは・・・健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方(車いすのまま乗車することを想定)など、誰でも利用できる構造(ユニバーサルデザイン)のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。

4. 特定事業計画外の取り組み(低公害車導入)

【低公害車普及促進対策費補助(HV・EV)による導入支援】

国土交通省では、自動車運送事業者の環境対策を促進する観点から「低公害車普及促進対策費補助金」により、バス・タクシー・トラック事業者によるハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の導入を支援してきた。

補助対象	補助率	備考
ハイブリッドタクシー	原則、通常価格車両との差額の1/3以内() 又は 車両本体価格の1/4以内	車両数が100両以下の小規模事業者に対して、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより次世代自動車の導入を特に支援
電気自動車タクシー(PHV含む)	原則、通常価格車両との差額の1/2以内() 又は 車両本体価格の1/4以内	環境性能の優れた電気自動車について通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより導入を特に支援

【低公害車普及促進対策費補助(HV・EV)実績】

長崎交通圏	HVタクシー		EVタクシー		低燃費LPGタクシー	
	法人	個人	法人	個人	法人	個人
21年度	8	7	0	0	7	8
22年度	13	16	2	0	-	-
23年度	11	1	0	1	-	-



【ハイブリッド(HV)タクシー】



【電気自動車(EV)タクシー】

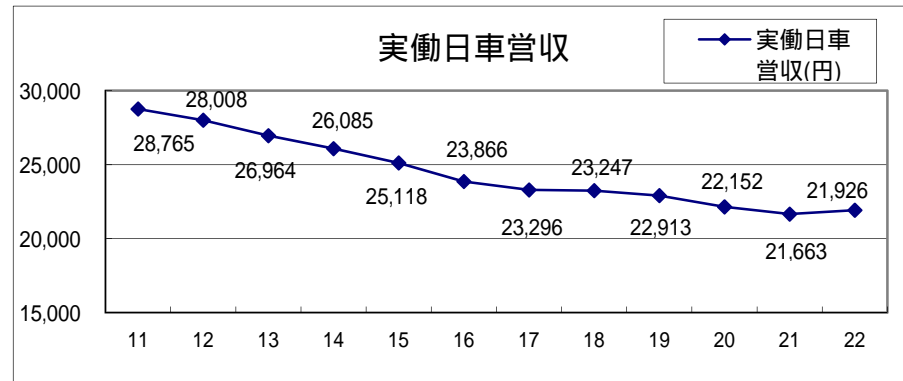
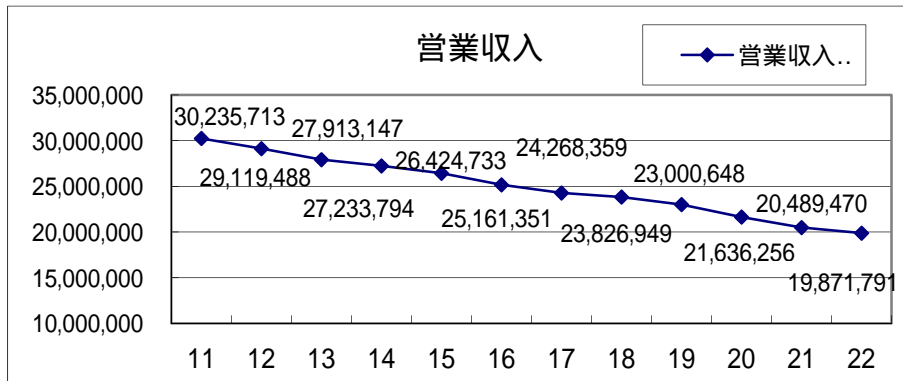
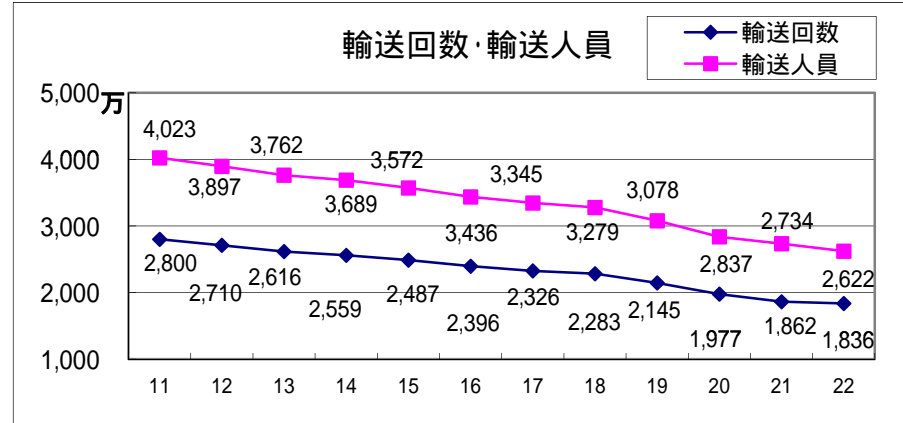
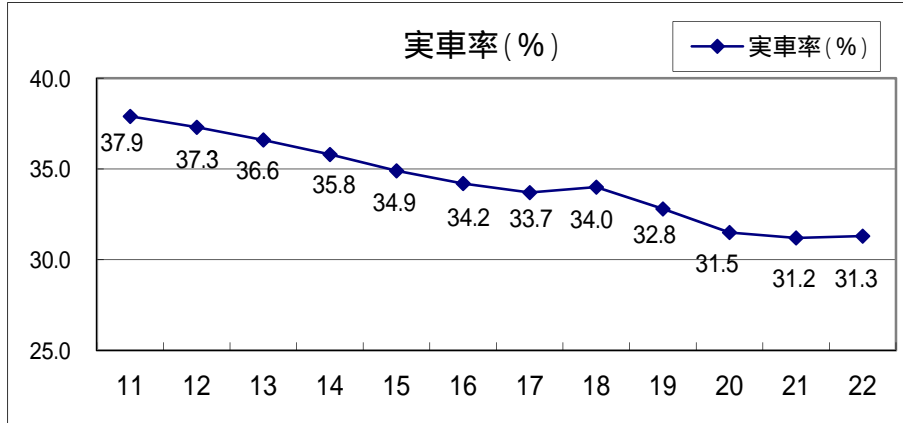
【法人タクシーの独自導入実績】

長崎交通圏	HVタクシー	EVタクシー
平成21年度	26	
平成22年度		
平成23年度	39	
合計	65	0

タクシー事業の概要(県内・地域内)

5. 長崎県内のタクシー事業の概要

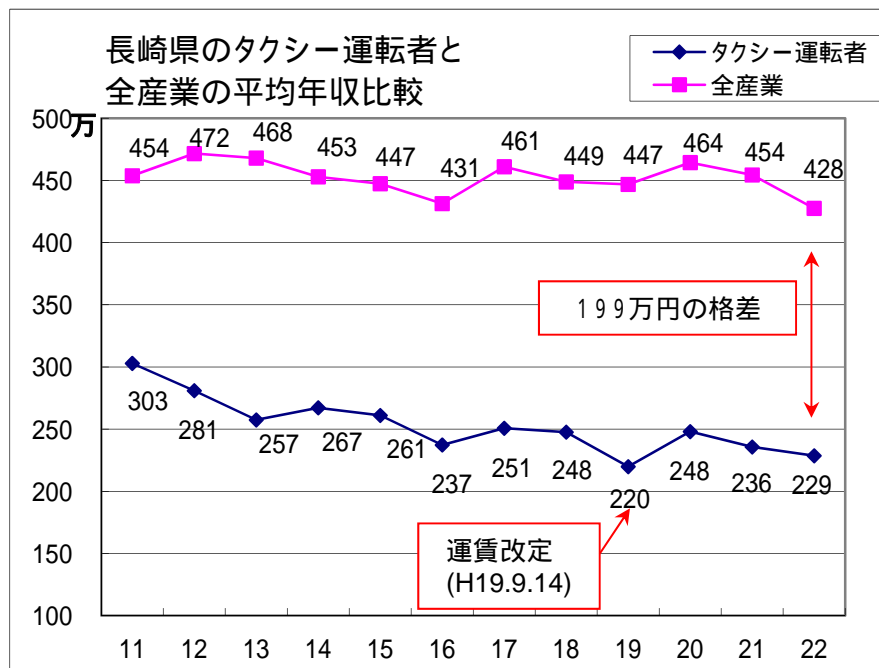
【輸送実績の推移(長崎県)】



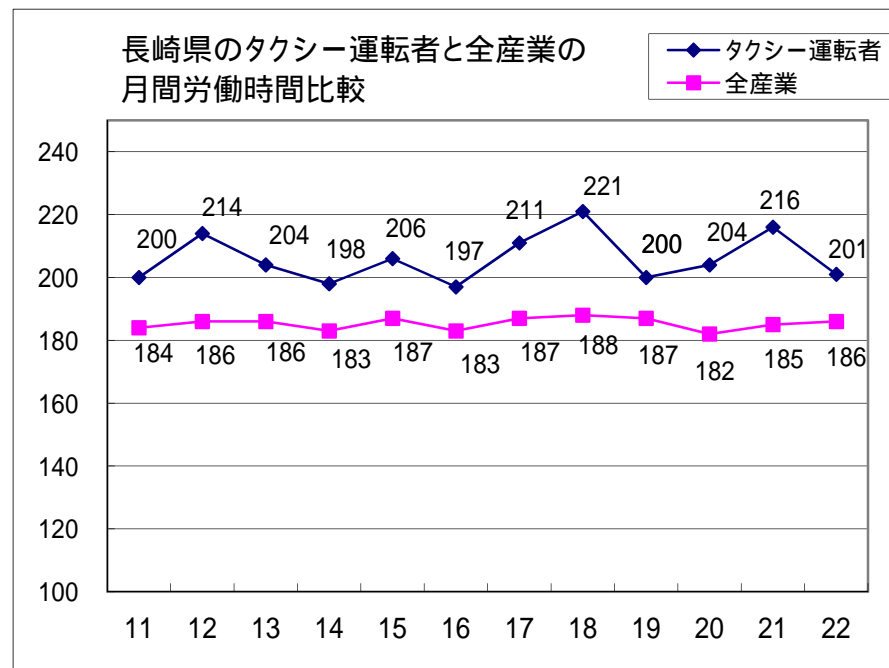
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
実車率 (%)	37.9	37.3	36.6	35.8	34.9	34.2	33.7	34.0	32.8	31.5	31.2	31.3
輸送回数	27,998,592	27,098,336	26,159,547	25,593,988	24,871,957	23,962,109	23,255,411	22,828,339	21,449,929	19,768,002	18,618,272	18,357,528
輸送人員	40,233,348	38,965,164	37,624,393	36,887,397	35,719,433	34,364,666	33,452,251	32,786,743	30,784,095	28,374,332	27,338,366	26,220,541
営業収入 (千円)	30,235,713	29,119,488	27,913,147	27,233,794	26,424,733	25,161,351	24,268,359	23,826,949	23,000,648	21,636,256	20,489,470	19,871,791
実働日車 営業(円)	28,765	28,008	26,964	26,085	25,118	23,866	23,296	23,247	22,913	22,152	21,663	21,926

資料: (社)長崎県タクシー協会 調べ

【長崎県内運転者の平均年収】



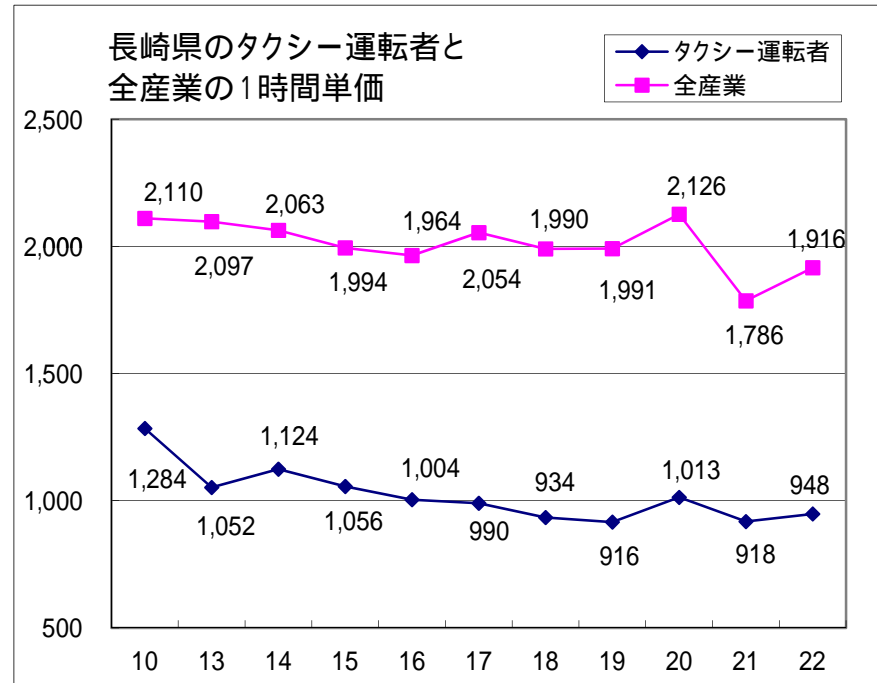
【長崎県内運転者の月間労働時間】



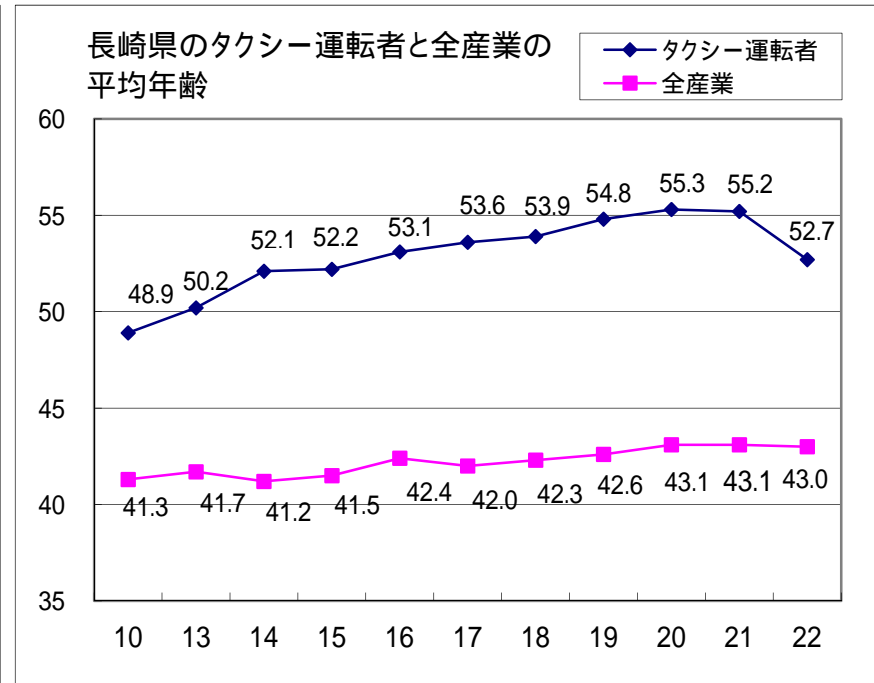
年度	長崎県	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平均年収(円)	タクシー運転者	3,029,100	2,809,500	2,574,400	2,671,800	2,610,600	2,372,800	2,507,300	2,475,900	2,198,400	2,480,300	2,356,900	2,286,200
	全産業	4,537,900	4,716,400	4,679,900	4,529,300	4,473,900	4,313,800	4,610,100	4,488,700	4,468,300	4,643,500	4,544,300	4,275,700
	格差	1,508,800	1,906,900	2,105,500	1,857,500	1,863,300	1,941,000	2,102,800	2,012,800	2,269,900	2,163,200	2,187,400	1,989,500
月間労働時間(時間)	タクシー運転者	200	214	204	198	206	197	211	221	200	204	216	201
	全産業	184	186	186	183	187	183	187	188	187	182	185	186
	格差	16	28	18	15	19	14	24	33	13	22	31	15

資料：(社)長崎県タクシー協会 調べ(厚生労働省 賃金構造基本統計調査)

【県内運転者の1時間当たり単価】



【県内運転者の平均年齢】

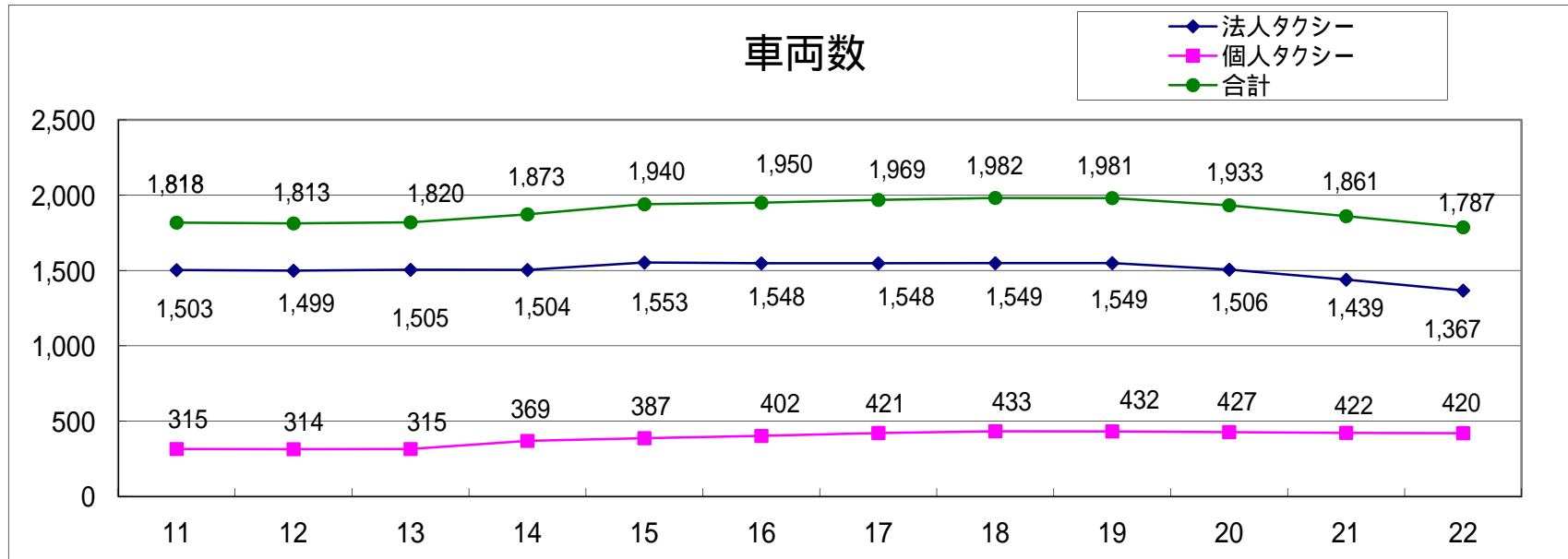


年度	長崎県	10	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1時間当たり単価	タクシー運転者	1,284	1,052	1,124	1,056	1,004	990	934	916	1,013	918	948
	全産業	2,110	2,097	2,063	1,994	1,964	2,054	1,990	1,991	2,126	1,786	1,916
	格差	826	1,045	939	938	960	1,064	1,056	1,075	1,113	868	968
平均年齢	タクシー運転者	48.9	50.2	52.1	52.2	53.1	53.6	53.9	54.8	55.3	55.2	52.7
	全産業	41.3	41.7	41.2	41.5	42.4	42.0	42.3	42.6	43.1	43.1	43.0
	格差	7.6	8.5	10.9	10.7	10.7	11.6	11.6	12.2	12.2	12.1	9.7

資料：厚生労働省 賃金構造基本統計調査

6. 長崎交通圏内のタクシー事業の概要

【タクシー車両の推移(長崎交通圏)】

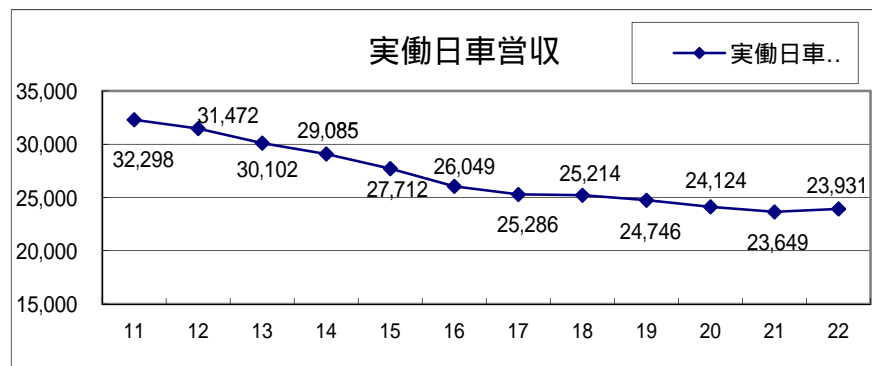
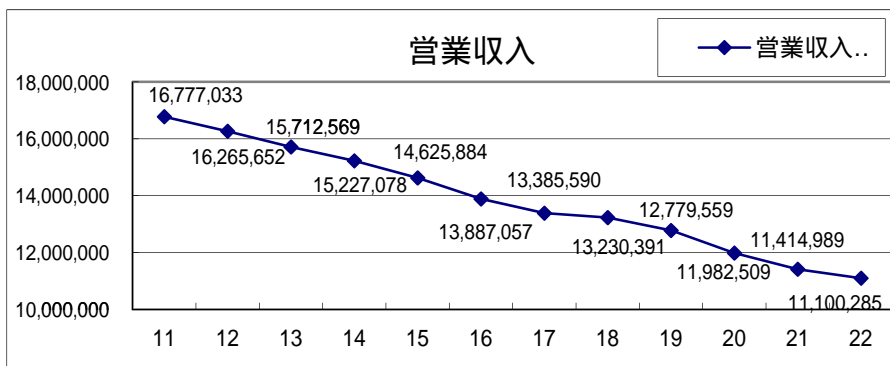
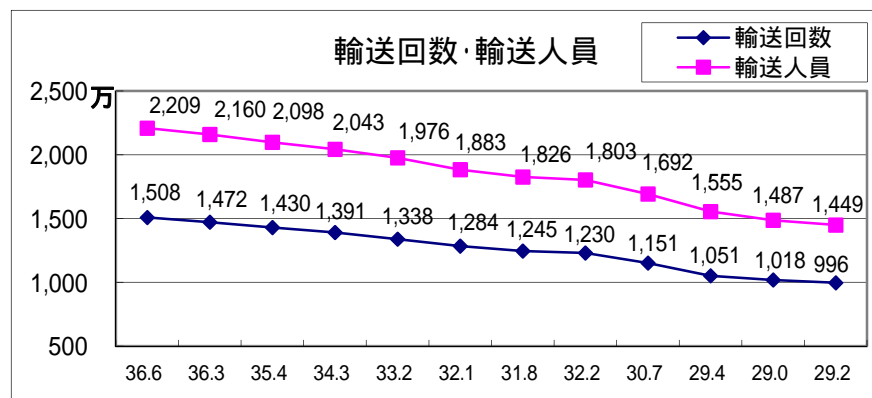
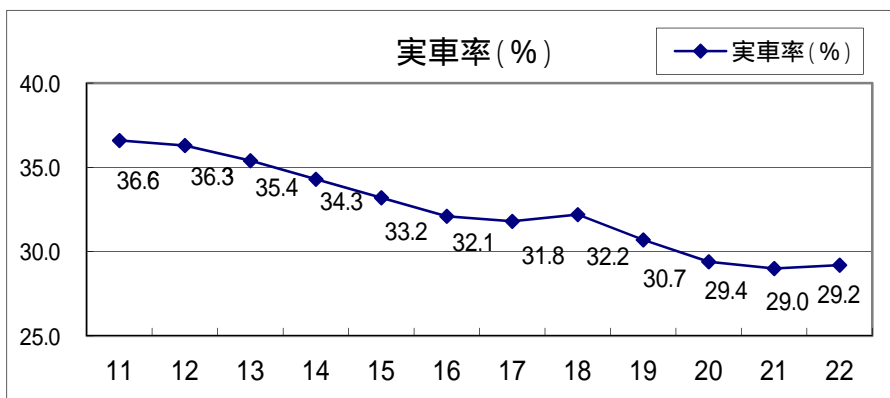


年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
法人タクシー	1,503	1,499	1,505	1,504	1,553	1,548	1,548	1,549	1,549	1,506	1,439	1,367
(構成比)	82.7%	82.7%	82.7%	80.3%	80.1%	79.4%	78.6%	78.2%	78.2%	77.9%	77.3%	76.5%
個人タクシー	315	314	315	369	387	402	421	433	432	427	422	420
(構成比)	17.3%	17.3%	17.3%	19.7%	20.0%	20.6%	21.4%	21.8%	21.8%	22.1%	22.7%	23.5%
合計	1,818	1,813	1,820	1,873	1,940	1,950	1,969	1,982	1,981	1,933	1,861	1,787

車両数は長崎県タクシー協会加入社の台数
福祉車両は含む。

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

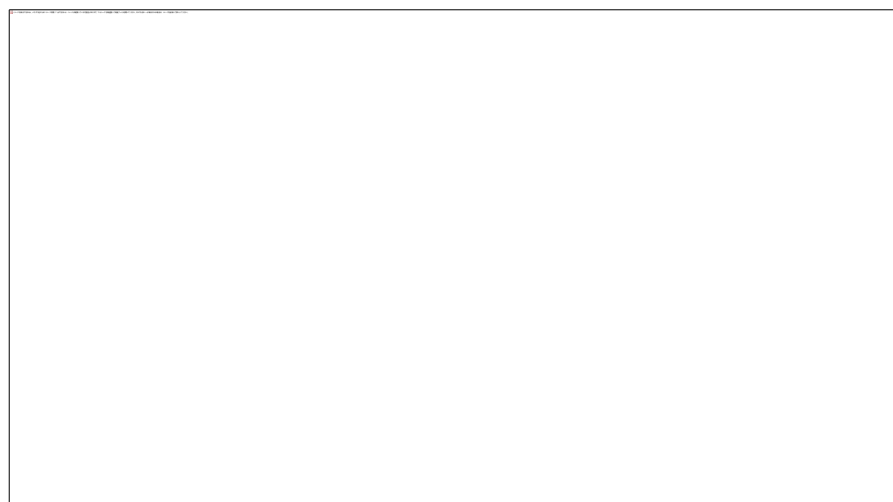
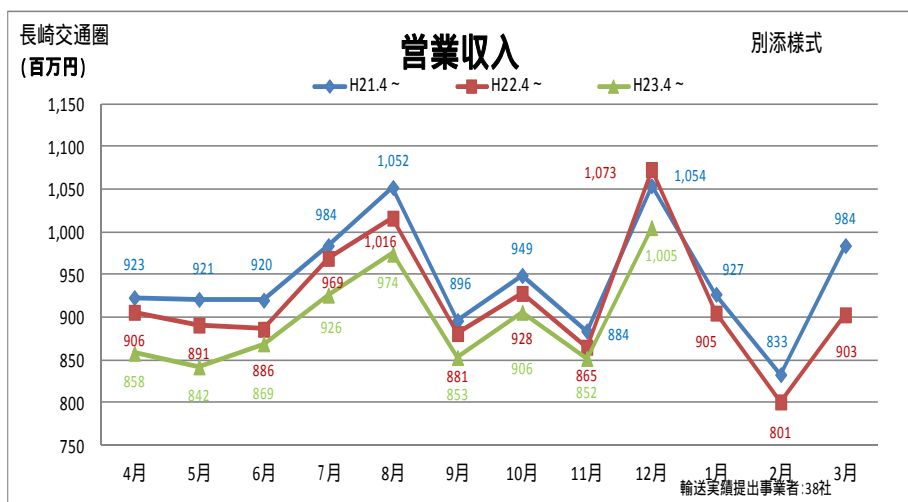
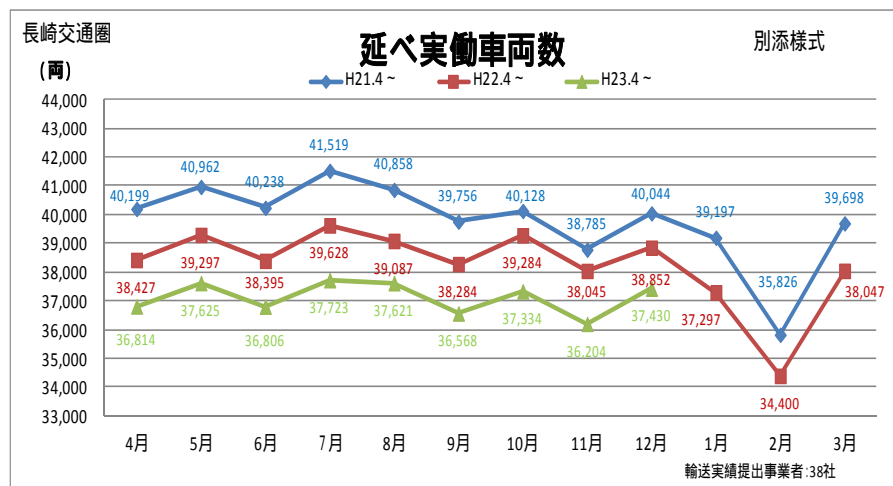
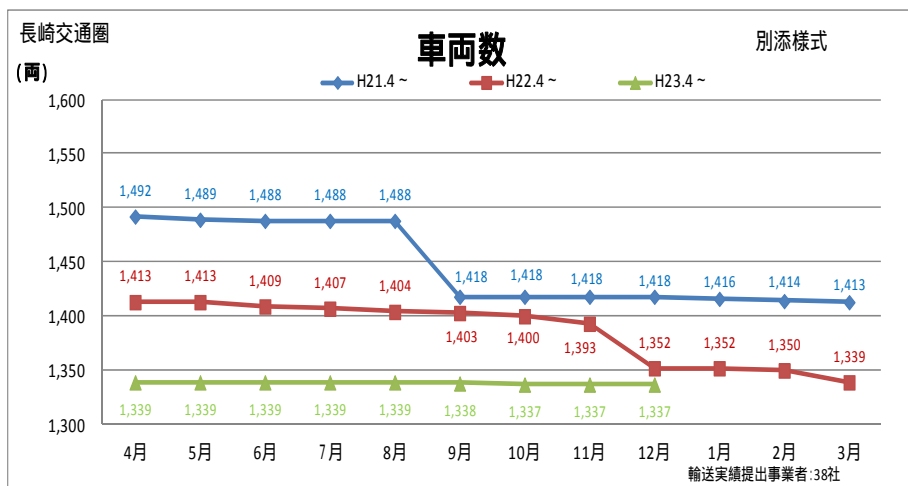
【輸送実績の推移(長崎交通圏)】



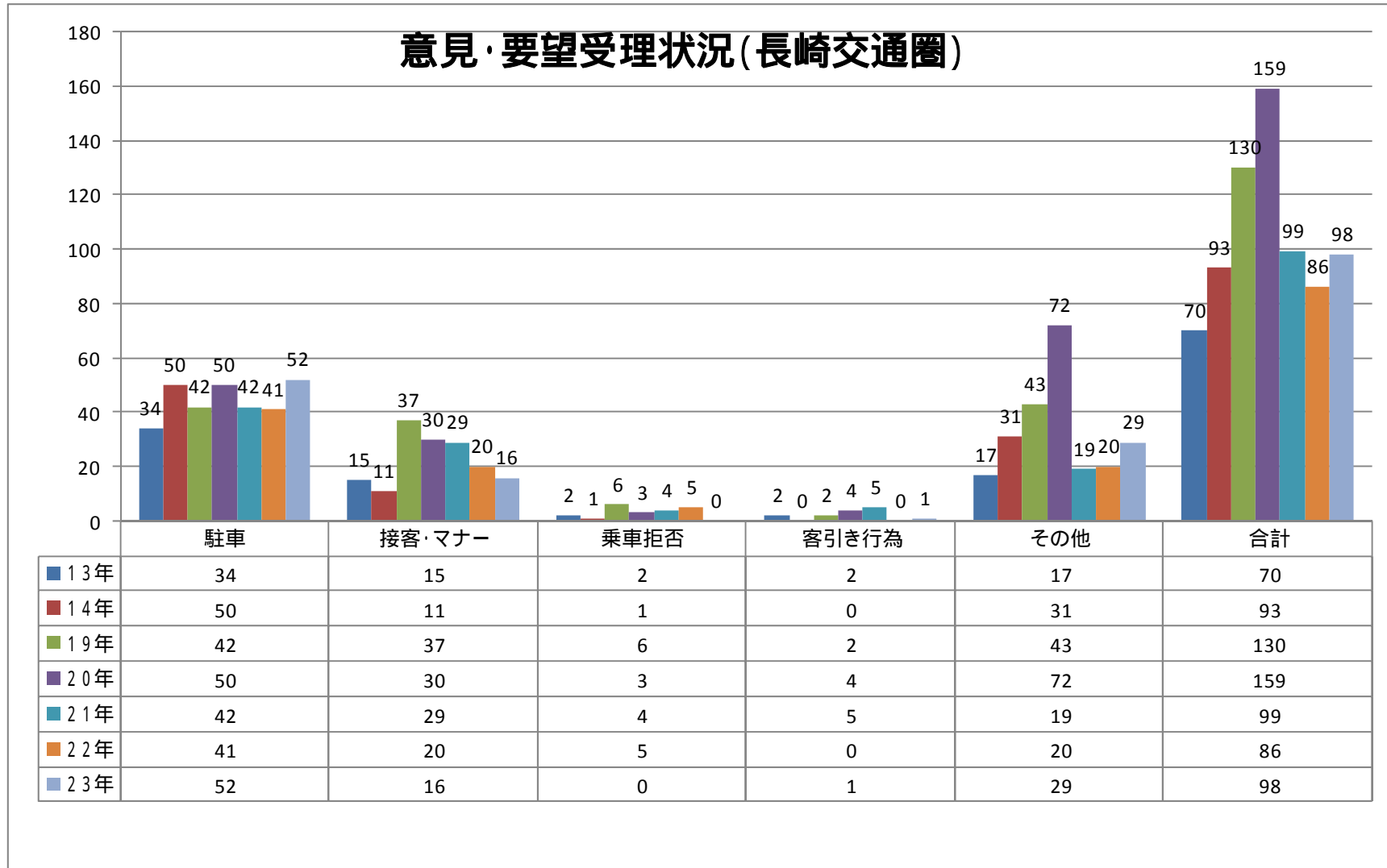
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
実車率 (%)	36.6	36.3	35.4	34.3	33.2	32.1	31.8	32.2	30.7	29.4	29.0	29.2
輸送回数	15,081,363	14,715,054	14,295,867	13,908,044	13,381,772	12,839,417	12,451,850	12,300,166	11,510,203	10,508,542	10,183,866	9,959,042
輸送人員	22,089,450	21,596,633	20,980,162	20,432,920	19,761,523	18,833,644	18,257,709	18,031,272	16,921,351	15,547,247	14,865,377	14,493,564
営業収入 (千円)	16,777,033	16,265,652	15,712,569	15,227,078	14,625,884	13,887,057	13,385,590	13,230,391	12,779,559	11,982,509	11,414,989	11,100,285
実働日車 営収(円)	32,298	31,472	30,102	29,085	27,712	26,049	25,286	25,214	24,746	24,124	23,649	23,931

資料: (社)長崎県タクシー協会 調べ

7. 長崎交通圏内の月毎の輸送実績比較



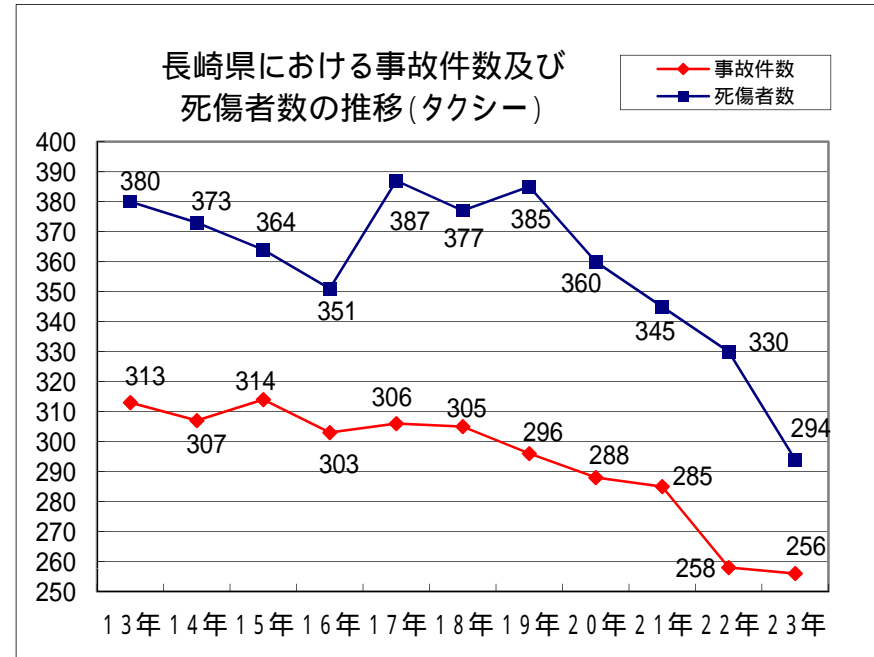
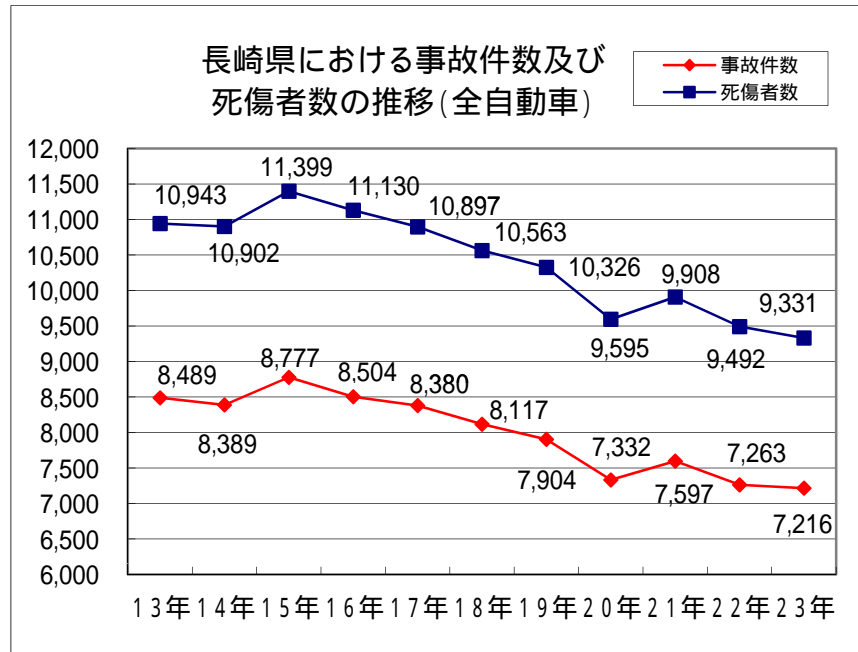
8. 意見・要望受理件数(長崎交通圏)



交通事故の状況(県内・地域内)

9. 人身事故発生件数

【長崎県内における事故件数】

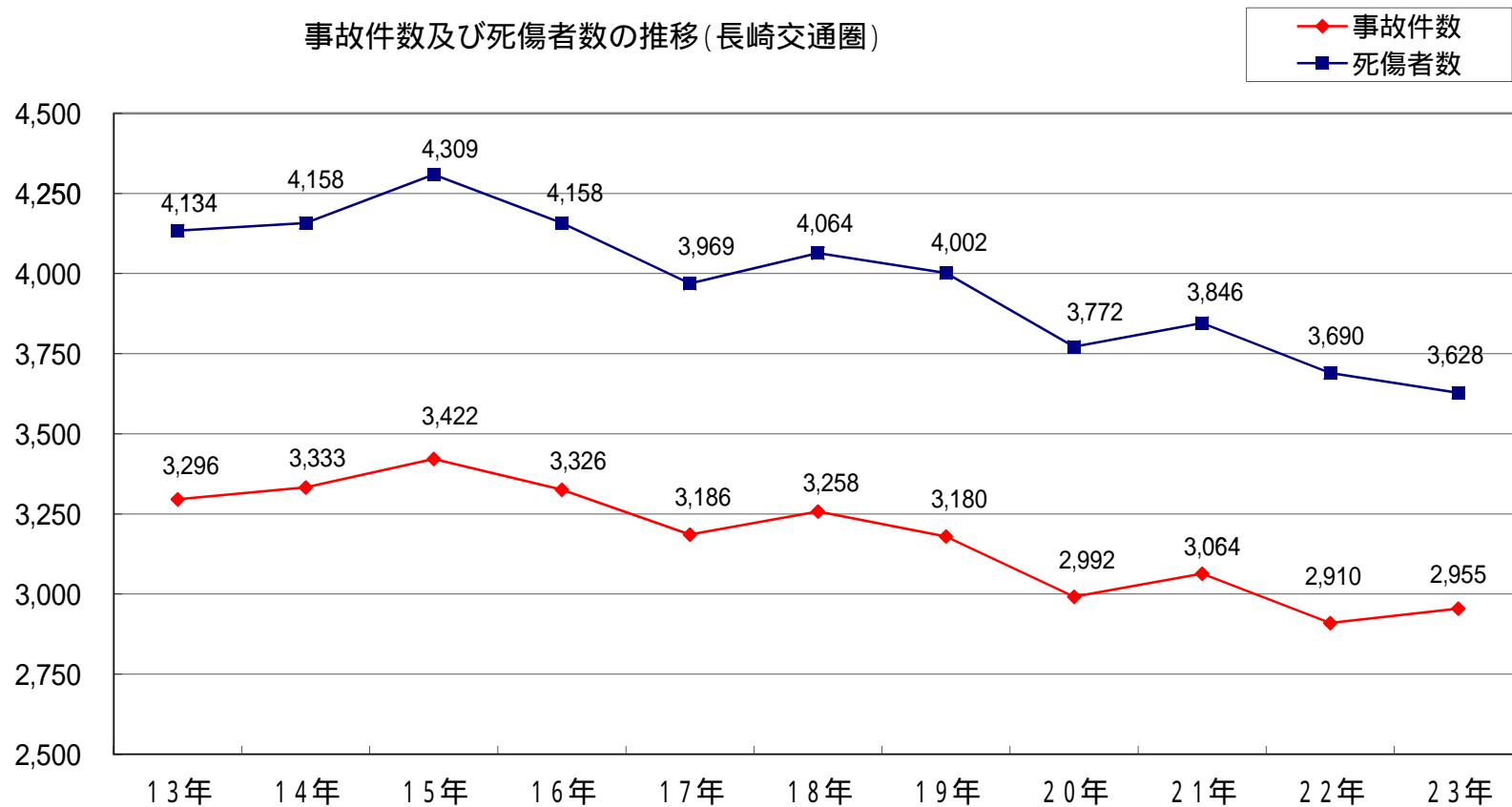


		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
事故件数	全自動車	8,489	8,389	8,777	8,504	8,380	8,117	7,904	7,332	7,597	7,263	7,216
	タクシー(内数)	313	307	314	303	306	305	296	288	285	258	256
死亡者数	全自動車	73	66	80	60	57	59	55	38	65	49	47
	タクシー(内数)	1	1	0	0	1	1	0	0	2	3	0
傷害者数	全自動車	10,870	10,836	11,319	11,070	10,840	10,504	10,271	9,557	9,843	9,443	9,284
	タクシー(内数)	379	372	364	351	386	376	385	360	343	327	294

自転車、歩行者を除く

データ:長崎県警察

事故件数及び死傷者数の推移(長崎交通圏)



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
事故件数	3,296	3,333	3,422	3,326	3,186	3,258	3,180	2,992	3,064	2,910	2,955
死亡者数	14	14	17	10	12	16	18	8	22	14	13
傷害者数	4,120	4,144	4,292	4,148	3,957	4,048	3,984	3,764	3,824	3,676	3,615
死傷者数	4,134	4,158	4,309	4,158	3,969	4,064	4,002	3,772	3,846	3,690	3,628

自転車、歩行者を除く

データ:長崎県警察

第5回 長崎交通圏 タクシー適正化・活性化協議会

長崎交通圏地域計画(特定事業)
及び特定事業計画・事業再構築認定状況

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会 地域計画

承認日:平成22年3月18日 公表日:平成22年3月30日

特 定 事 業		実施主体			実施時期	
		事業者	タク協	個人組	短期	中期
(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り						
①タクシー事業の適正化に関する事項						
1	サービス向上のための教育・研修の充実	○	○	○	○	
2	各社における地理教育の徹底	○			○	
3	短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	○	○	○	○	
4	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布	○	○	○	○	
②タクシー事業の活性化に関する事項						
5	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○	○	
6	電子マネー、クレジットカード、ICカード等、決済器の導入	○			○	○
7	チャイルドシートの導入	○			○	
8	ハイグレード車の導入	○			○	○
9	ジャンボタクシーの導入	○			○	○
10	ETCの導入	○			○	
11	カーナビの導入	○			○	○
12	ユニバーサルデザイン車の導入促進	○				○
13	福祉タクシーの運行	○			○	○
14	介護タクシーの運行	○			○	○
15	子育てタクシーの運行	○			○	○
16	妊婦支援タクシーの運行	○			○	○
17	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○			○	
18	乗合タクシーの運行	○				○
(2) 事業経営の活性化、効率化						
19	効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上	○				○
20	共同配車センターの設置	○			○	○
21	車両費用等の削減	○			○	
22	部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮	○			○	
(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上						
23	賃金制度、労働条件の改善、見直し	○			○	○
24	有給休暇の計画的取得の推進	○			○	○
25	デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	○			○	○
26	若年労働者の積極的な雇用の促進	○			○	○
27	健康診断の充実	○			○	
28	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○			○	○
29	女性が働きやすい職場環境の整備	○				○
30	防犯訓練の実施	○			○	
31	防犯カメラの導入	○			○	○
(4) 安全性の維持、向上						
32	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○			○	○
33	デジタルタコグラフの導入	○			○	○
34	ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	○			○	○
35	運輸安全マネジメント講習の受講	○			○	
36	安全運転講習会の受講	○			○	
37	緊急地震速報受信時の確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	○	○		○	○
(5) 交通問題、都市問題の改善						
①タクシー事業の適正化に関する事項						
38	タクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○	○	
39	タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底	○			○	
②タクシー事業の活性化に関する事項						
40	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○	○	
(6) 観光都市に向けた取組み						
41	観光タクシーの運行	○			○	
42	観光タクシー乗務員教養の推進	○			○	
43	接客サービス講習会の実施	○			○	
(7) 環境問題への貢献						
44	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○			○	○
45	アイドリングストップ車の導入	○			○	○
46	後付アイドリングストップ装置の導入	○			○	○
47	アイドリングストップ運動の推進	○			○	

実施主体:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会 (個人組)個人タクシー組合

特定事業計画認定状況

【長崎交通圏】

整理番号	事業者名称	特定事業	事業数	労働条件の悪化の防止、改善、向上					安全性の維持、向上						
				サービス向上教育・研修	効率的な勤務体制生産性向上	デジタル活用	若年労働者雇用	健康診断	防犯訓練	ドライブレコーダー活用	運輸安全管理講習	安全運転講習会	緊急地震速報受信時教育	観光タクシー乗務員教養推進	アイドリングストップ
1	(有)愛宕タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転等に係る各種講習会	2			○						○			
2	(有)丸井タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転等に係る各種講習会	2			○						○			
3	(有)共和タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転等に係る各種講習会	2			○						○			
4	文化タクシー(株)	・健康診断 ・安全運転等に係る各種講習会	2					○				○			
5	(株)サンキュータクシー	・若年労働者の雇用促進 ・運輸安全管理講習 ・アイドリングストップ	3				○					○			○
6	観光タクシー(株)	・デジタルタコグラフ活用による労働時間の短縮 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育 ・安全運転講習会	3			○					○				
7	(有)新興タクシー	・若年労働者雇用 ・ドライブレコーダーを活用した事故防止教育 ・運輸安全管理講習 ・アイドリングストップ	4				○				○				○
8	日光タクシー(株)	・デジタルタコグラフの活用による労働時間の短縮 ・運輸安全管理講習 ・安全運転講習会 ・アイドリングストップ	4			○					○	○			○
9	元船光タクシー(株)	・デジタルタコグラフの活用による労働時間の短縮 ・運輸安全管理講習 ・安全運転講習会 ・アイドリングストップ	4			○					○	○			○
10	(有)明星タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・若年労働者雇用 ・運輸安全管理講習 ・安全運転講習会	4			○	○					○			
11	(有)林田タクシー	・緊急地震速報受信時の乗務員教育 ・アイドリングストップ	2										○		○
12	(有)住吉タクシー	・防犯訓練 ・安全運転講習会 ・緊急地震速報受信時の乗務員教育	3							○		○	○		
13	(有)三和タクシー	・若年労働者雇用 ・運輸安全管理講習	2				○					○			
14	(株)朝日タクシー	・防犯訓練 ・安全運転講習会	2							○		○			
15	中央タクシー(有)	・デジタルタコグラフの活用 ・運輸安全管理講習 ・安全運転講習会	3			○						○			
16	みなとタクシー(株)	・若年労働者雇用 ・運輸安全管理講習	2				○					○			
17	(有)港南タクシー	・健康診断 ・運輸安全管理講習	2					○				○			
18	昭和タクシー(有)	・デジタルタコグラフの活用 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育 ・アイドリングストップ	3			○					○				○
19	丸寿タクシー(株)	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転講習会 ・アイドリングストップ	3			○						○			○
20	寿タクシー(有)	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転講習会 ・アイドリングストップ	3			○						○			○
21	城山交通(株)	・若年労働者雇用 ・防犯訓練 ・安全運転講習会	3				○			○		○			
22	キングタクシー(株) (前掲87)	・防犯訓練 ・安全運転講習会 ・アイドリングストップ	3							○		○			○
23	(株)浦上タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転講習会	2			○						○			
24	(有)共同タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転講習会	2			○						○			
25	(有)琴海タクシー	・効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上 ・安全運転講習会	2		○							○			
26	(有)セブンタクシー	・効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上 ・安全運転講習会	2		○							○			
27	(有)平和タクシー	・デジタルタコグラフの活用 ・安全運転講習会	2			○						○			
28	ラッキー自動車(株)	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○					○			○			○
29	(株)長崎タクシー	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○					○			○			○
30	春雨タクシー(株)	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○					○			○			○

特定事業計画認定状況

【長崎交通圏】

整理番号	事業者名称	特定事業	事業数	労働条件の悪化の防止、改善、向上					安全性の維持、向上						
				サービス向上教育・研修	効率的勤務体制作業性向上	デジタル活用	若年労働者雇用	健康診断	防犯別検	ドライブレコーダー活用	運輸安全マナー研修	安全運転講習会	緊急地震速報受信時教育	観光タクシー教養推進	アイドリングストップ
31	蒲原タクシー(株)	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○				○				○	○		
32	(株)外港タクシー	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○				○				○	○		
33	(有)長与タクシー	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○				○				○	○		
34	(株)エキマエタクシー	・サービス向上教育・研修 ・健康診断 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員教養の推進	4	○				○				○	○		
35	(有)安全タクシー	・緊急地震速報受信時教育 ・アイドリングストップ	2										○	○	
36	(有)古賀タクシー	・緊急地震速報受信時教育 ・アイドリングストップ	2										○	○	
37	(有)長崎相互交通	・緊急地震速報受信時教育 ・アイドリングストップ	2										○	○	
38	田川産業(株)	・アイドリングストップ	1											○	
		合計	106	7	2	14	6	9	4	3	7	27	5	7	13

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況

【長崎交通圏】

平成23年12月7日現在

整理番号	認定日	事業者名称	基準車両数 ① ※H20.7.11現在の のタクシー車両数	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況 ⑤	
					減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)／①
1	H22.6.25	(有)愛宕タクシー	25	23	1	0	1	22	3	12.0%
2	H22.6.25	(有)丸井タクシー	42	39	2	0	2	37	5	11.9%
3	H22.6.25	(有)共和タクシー	31	29	2	0	2	27	4	12.9%
4	H22.6.25	文化タクシー(株)	56	49	1	0	1	48	8	14.3%
5	H22.6.25	(株)サンキュータクシー	34	31	1	0	1	30	4	11.8%
6	H22.7.2	観光タクシー(株)	65	60	2	0	2	58	7	10.8%
7	H22.7.2	(有)新興タクシー	51	46	1	0	1	45	6	11.8%
8	H22.7.2	日光タクシー(株)	41	38	2	0	2	36	5	12.2%
9	H22.7.2	元船光タクシー(株)	56	52	2	0	2	50	6	10.7%
10	H22.7.2	(有)明星タクシー	27	25	1	0	1	24	3	11.1%
11	H22.7.2	(有)林田タクシー	17	15	0	0	0	15	2	11.8%
12	H22.7.6	(有)住吉タクシー	49	45	1	0	1	44	5	10.2%
13	H22.7.6	(有)三和タクシー	16	15	1	0	1	14	2	12.5%
14	H22.7.6	(株)朝日タクシー	50	45	1	0	1	44	6	12.0%
15	H22.7.6	中央タクシー(有)	49	46	2	0	2	44	5	10.2%
16	H22.7.6	みなとタクシー(株)	125	114	13	0	13	101	24	19.2%
17	H22.7.8	(有)港南タクシー	14	13	1	0	1	12	2	14.3%
18	H22.7.8	昭和タクシー(有)	67	60	5	0	5	55	12	17.9%
19	H22.7.8	丸寿タクシー(株)	39	37	2	0	2	35	4	10.3%
20	H22.7.8	寿タクシー(有)	20	19	1	0	1	18	2	10.0%
21	H22.7.13	城山交通(株)	43	43	5	0	5	38	5	11.6%
22	H22.7.13	キングタクシー(株)	62	58	3	0	3	55	7	11.3%
23	H22.7.13	(株)浦上タクシー	48	45	3	0	3	42	6	12.5%
24	H22.7.13	(有)共同タクシー	19	17	0	0	0	17	2	10.5%
25	H22.7.13	(有)琴海タクシー	22	19	0	0	0	19	3	13.6%
26	H22.7.13	(有)セブンタクシー	27	24	0	0	0	24	3	11.1%
27	H22.7.13	(有)平和タクシー	16	15	1	0	1	14	2	12.5%
28	H22.7.23	ラッキー自動車(株)	110	104	5	0	5	99	11	10.0%
29	H22.7.23	(株)長崎タクシー	37	35	2	0	2	33	4	10.8%
30	H22.7.23	春雨タクシー(株)	33	31	2	0	2	29	4	12.1%
31	H22.7.23	蒲原タクシー(株)	40	38	2	0	2	36	4	10.0%
32	H22.7.23	(株)外港タクシー	24	22	1	0	1	21	3	12.5%
33	H22.7.23	(有)長与タクシー	32	30	2	0	2	28	4	12.5%
34	H22.7.23	(株)エキマエタクシー	75	71	4	0	4	67	8	10.7%
35	H22.7.23	(有)安全タクシー	28	25	0	0	0	25	3	10.7%
36	H22.7.23	(有)古賀タクシー	19	17	0	0	0	17	2	10.5%
37	H22.7.23	(有)長崎相互交通	15	13	0	0	0	13	2	13.3%
38	H22.8.26	田川産業(株)	1	1	0	0	0	1	0	0.0%
		合 計	1,525	1,409	72	0	72	1,337	188	12.3%

特定事業計画(事業再構築)の状況(各局比較表)

運輸局等	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数 ①	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築 実施後の 車両数④ ②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況 ⑤		
						減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①	
北海道運輸局	140	139	99.3%	9,140	8,819	690	17	707	8,112	1,028	11.2%	
東北運輸局	306	304	99.3%	10,387	9,941	535	196	731	9,210	1,177	11.3%	
関東運輸局	1,378	1,374	99.7%	67,890	64,214	2,850	3,224	6,074	58,140	9,750	14.4%	
北陸信越運輸局	198	186	93.9%	6,762	6,233	201	135	336	5,897	865	12.8%	
中部運輸局	428	421	98.4%	19,340	18,758	1,000	740	1,740	17,018	2,322	12.0%	
近畿運輸局	637	620	97.3%	36,531	35,465	2,253	1,592	3,845	31,620	4,911	13.4%	
中国運輸局	439	408	92.9%	12,031	11,834	375	205	580	11,254	777	6.5%	
四国運輸局	262	250	95.4%	4,623	4,471	74	5	79	4,392	231	5.0%	
沖縄総合事務局	106	106	100.0%	3,616	3,293	13	313	326	2,967	649	17.9%	
九州運輸局	560	556	99.3%	21,762	21,004	1,445	319	1,764	19,240	2,522	11.6%	
福岡	福岡交通圏	105	103	98.1%	5,063	5,180	448	79	527	4,653	410	8.1%
	北九州交通圏	82	80	97.6%	3,270	3,114	149	27	176	2,938	332	10.2%
	久留米市	29	29	100.0%	712	666	45	0	45	621	91	12.8%
	大牟田市	10	10	100.0%	258	214	3	0	3	211	47	18.2%
	筑豊交通圏	21	21	100.0%	517	512	57	0	57	455	62	12.0%
佐賀	佐賀市	18	18	100.0%	514	488	39	4	43	445	69	13.4%
	唐津市	8	8	100.0%	234	223	18	3	21	202	32	13.7%
長崎	長崎交通圏	38	38	100.0%	1,525	1,409	72	0	72	1,337	188	12.3%
	佐世保市	24	24	100.0%	649	596	24	0	24	572	77	11.9%
	諫早市	9	9	100.0%	196	184	10	0	10	174	22	11.2%
熊本	熊本交通圏	67	67	100.0%	2,399	2,188	111	144	255	1,933	466	19.4%
	八代交通圏	13	13	100.0%	348	314	10	16	26	288	60	17.2%
大分	大分市	23	23	100.0%	962	959	103	0	103	856	106	11.0%
	別府市	8	8	100.0%	480	449	34	0	34	415	65	13.5%
宮崎	宮崎交通圏	14	14	100.0%	1,139	1,099	44	13	57	1,042	97	8.5%
	都城交通圏	10	10	100.0%	353	325	30	5	35	290	63	17.8%
	延岡市	5	5	100.0%	301	291	14	0	14	277	24	8.0%
鹿児島	鹿児島市	40	40	100.0%	2,037	2,026	163	16	179	1,847	190	9.3%
	鹿児島空港交通圏	16	16	100.0%	428	430	52	8	60	370	58	13.6%
	川薩交通圏	13	13	100.0%	218	212	14	2	16	196	22	10.1%
	鹿屋交通圏	7	7	100.0%	159	125	5	2	7	118	41	25.8%
全国計	4,454	4,364	98.0%	192,082	184,032	9,436	6,746	16,182	167,850	24,232	12.6%	

(注)他局データは平成24年2月16日現在、当局データは平成24年2月28日現在の数値を示す。

第5回 長崎交通圏 タクシー適正化・活性化協議会

長崎交通圏地域計画(特定事業)にかかる
認定特定事業計画完了届

長市タク第530号
平成23年3月24日

長崎運輸支局長 殿

長崎市タクシー協会
会長 四元 永



認定特定事業の推進状況

認定特定事業については、別添の通り実施状況を報告します。



認定特定事業の推進状況

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
デジタルタコグラフの活用等、運行管理の徹底による勤務時間の短縮	愛宕タクシー	平成22年10月1日	勤務終了後、全員の乗務員日報をプリントアウトし、個別指導の資料として活用した。	日報を活用しての個別指導により、労働時間の短縮に向かっている。	現在の取組状況の検証を行い、改善を重ねて労働時間の短縮に向けて取組んでいく。	
	浦上タクシー	平成22年11月25日	デジタルタコグラフを用いて個別に各乗務員への指導を徹底した。	労働時間の短縮と事故が減少した。	継続的に指導を実施していく。	
	観光タクシー	平成22年8月31日	乗務員に対して個別的に指導をし、無駄・ムラを改善した。	効率的な運行により、労働時間の短縮と乗務員の健康増進が図られた。	同上	
	共同タクシー	平成22年12月31日	運行管理者による乗務員各自のデジタルタコグラフの活用で、効率的運行のための指導教養を実施した。	乗務員の時間外勤務の時間数が減少した。	同上	
	共和タクシー	平成22年10月2日	朝礼、点呼時等にデジタルタコグラフを利用して指導教養を実施した。	無駄な走行を抑制し、効率的な運行を行わせ、労働時間の短縮を図った。	継続的な指導を行うほか、全体会議等での指導を実施していく。	
	寿タクシー	平成22年10月1日	デジタルタコグラフの活用により、運行計画の効率化と個別指導を徹底した。	効率的な運行により、労働時間の短縮を図ったほか、乗務員の健康増進を図った。	継続的に指導教養を実施していく。	
	昭和タクシー	平成22年7月15日	前日の勤務者のデジタルタコグラフの乗務員日報をプリントアウトし、個別指導の資料として活用している。	日報を活用しての個別指導により、労働時間の短縮に向かっている。	今後もデジタルタコグラフを活用し、改善を重ね、労働時間の短縮に向けて取り組む。	
	中央タクシー	平成22年10月1日	乗務員日報をプリントアウトし、個別指導の資料として活用している。	日報を活用しての個別指導により、労働時間の短縮に向かっている。	現在の取組状況を検証し、改善を図って労働時間の短縮に向けて取り組む。	
	日光タクシー	平成22年7月2日	運行管理者によるデジタルタコグラフの分析に基づいて乗務員個々の指導を行った。	無駄な客待ちの軽減を図り、実車率が向上し、労働時間の短縮に向かっている。	継続的な指導教養を行う。	
	平和タクシー	平成22年12月31日	運行管理者による乗務員各自のデジタルタコグラフの活用で、効率的運行の指導教養を行った。	乗務員の時間外労働が減少傾向にある。	運行管理者による指導教養を継続していく。	
	丸井タクシー	平成22年9月1日	勤務終了後、全員の乗務員日報をプリントアウトし、個別指導の資料として活用している。	日報を活用しての指導により、労働時間の短縮に向かっている。	現在の取組状況の検証を行い、改善を重ねて労働時間の短縮に向けて取り組む。	
	丸寿タクシー	平成22年10月1日	デジタルタコグラフを活用し、運行計画による教養を徹底し、効率的運行による労働時間の短縮を図った。	効率的な運行により、労働時間の短縮と乗務員の健康増進を図った。	継続的に指導を実施していく。	
	明星タクシー	平成22年11月10日	デジタルタコグラフを活用し、毎営業点呼時にチェックを行い指導を実施した。	無駄な待ち時間を減らし、効率的な運行をさせ、労働時間の短縮を図った。	同上	
	元船光タクシー	平成22年7月2日	運行管理者によるデジタルタコグラフの分析を行って、個別指導を実施した。	同上	同上	

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
安全運転講習会の受講	朝日タクシー	平成22年11月18・19日	乗務員74人中、72人が受講した。	運転に対する注意力の向上と思いやり運転の励行により交通事故が減少した。	継続して実施する。	
	愛宕タクシー	平成22年11月5日	運行管理者講習会があり、運行管理者3人中、3人が受講した。	受講資料に基づいた指導を実施し、事故防止を図った。	同上	
	浦上タクシー	平成22年11月25日	乗務員108人全員が受講した。	対前年比の交通事故数が減少した。	同上	
	外港タクシー	平成22年7月24日 平成23年2月24日、25日	乗務員28人中、22人が受講し、残り6人は個別指導をした。 乗務員36人中18人が受講した。未受講者18人はビデオ講習を受講した。	運転技術の向上や運転姿勢に改善が見られた。 安全運転意識が向上した。	同上	
	蒲原タクシー	平成22年7月22日・23日 平成23年2月24日、25日	乗務員74人中73人が受講した。 乗務員81人中58人が受講した。未受講者23人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	観光タクシー	平成22年11月16・17日 平成22年12月2・3日	乗務員126人全員が受講した。部外講師による講習とドライブレコーダーの映像による指導を実施した。	交通事故が減少傾向で推移している。	同上	
	共同タクシー	平成22年4月13・14日 平成22年11月8・11日	乗務員32人全員が受講した。 乗務員12人が受講した。	同上	同上	
	共和タクシー	平成22年11月24・25日	乗務員58人全員が受講した。	同上	同上	
	琴海タクシー	平成22年4月13・14日 平成22年11月8・11日	乗務員30人中28人が受講した。 乗務員9人が受講した。	同上	同上	
	キングタクシー	平成22年12月6・7日	乗務員107人全員が受講した。	同上	同上	
	寿タクシー	平成22年11月17・18日	乗務員45人中、44人が受講した。	具体的事故事例や事故多発地域等を研修させ、安全運転の認識を向上させた。	同上	
	城山交通	平成22年9月14・15日	乗務員75人全員が受講した。	安全運転に対する自覚が高まり、事故件数が減少した。	同上	
	セブントクシー	平成22年4月13・14日 平成22年11月8・11日	乗務員32人全員が受講した。 乗務員20人が受講した。	安全運転に対する意識の向上と事故の減少が図られた。	同上	
	中央タクシー	平成22年11月1・2日	乗務員108人中、99人が受講した。	保険会社から講師を招いての講習をしたことで、安全運転意識が向上した。	同上	

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
27社	長与タクシー	平成22年7月22・23日 平成23年2月24日、25日	乗務員68人中60人が受講した。 乗務員65人中41人が受講した。	部外講師による講習を受講したことで、安全運転に対する意識が向上した。	継続して実施する。	
	日光タクシー	平成22年7月5日	乗務員60人中、55人が受講した。	交通事故が減少した。	同上	
	文化タクシー	平成22年12月16・17日	乗務員104人中89人が受講した。	大浦警察署の交通課長を講師に迎えて講習を受け、交通安全意識が向上した。	同上	
	平和タクシー	平成22年4月13・14日 平成22年11月8・11日	乗務員37人中、34人が受講した。 乗務員16人が受講した。	タクシー協会の講師による講習を受け、交通安全意識が向上した。	同上	
	丸井タクシー	平成22年11月5日 平成22年11月8・9日 平成22年12月2・3日	運行管理者講習会を運行管理者3人が受講した。 安全運転講習会4回の合計で乗務員85人中77人が受講した。	運行管理者講習会の資料に基づいた指導を徹底したほか、安全運転講習会での事故事例を再認識させて、事故を減少させた。	同上	
	丸寿タクシー	平成22年11月11・12日	乗務員65人中63人が受講した。	事故事例と事故多発地域を学習させ、安全運転意識を向上させた。	同上	
	明星タクシー	平成22年6月9・10日	乗務員62人全員が受講した。	稲佐警察署から講師を迎え、事故事例等を学習させ、安全運転の意識の向上を図った。	同上	
	元船光タクシー	平成22年7月5日	乗務員119人中110人が受講した。	講習を受けたことで、交通事故が減少した。	同上	
	エキマエタクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員97人中62人が受講した。未受講者35人はビデオ講習を受講した。	講習を受けたことで、安全運転に対する意識が向上した。	同上	
	住吉タクシー	平成23年3月3日・4日	乗務員97人中85人が受講した。	講習受講により、安全運転の意識向上につながった。	同上	
	長崎タクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員56人中37人が受講した。未受講者19人はビデオ講習を受講した。	講習を受けたことで、安全運転に対する意識が向上した。	同上	
	春雨タクシー	同上	乗務員54人中40人が受講した。未受講者14人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	ラッキータクシー	同上	乗務員169人中127人が受講した。未受講者42人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
アイドリングストップ運動の推進	安全タクシー	平成22年11月1日	朝点呼時に各乗務員に対する指導を実施している。	各乗務員の自覚が高まって、改善傾向にある。	継続して実施する。	
	キングタクシー	平成22年10月1日	待機中のエンジン停止を推進するため、朝の点呼時に指導を実施している。	一部にしない者がいるが、削減効果はあっている。	継続して実施するほか、一部の未徹底者には、個別指導を実施する。	
	古賀タクシー	平成22年11月1日	朝点呼時に各乗務員に対する指導を実施している。	各乗務員の自覚が高まって、改善傾向にある。	継続して実施する。	
	寿タクシー	平成22年9月1日	休憩時間、停車時間の確実なエンジン停止を励行させるために指導を実施しているほか、クールビスも行っている。	燃費向上と乗務員の自覚が芽生えてきた。	同上	
	サンキュータクシー	平成22年8月1日	待機時におけるエンジン停止のための指導を実施している。	乗務員の自覚が高まったほか、燃料の削減を図った。	同上	アイドリングストップ車を4台導入している。
	昭和タクシー	平成22年8月1日	朝点呼時に各乗務員へ指導をしている。	車庫内でのエンジンストップを徹底したので、燃費削減効果が出ている。	同上	
	新興タクシー	平成22年10月1日	朝点呼時の指導徹底と車庫内でのアイドリングストップの表示して意識付けを実施している。	同上	同上	アイドリングストップ車を11台導入している。
	長崎相互交通タクシー	平成22年11月1日	朝点呼時に各乗務員に対する指導を実施している。	各乗務員の自覚が高まって改善傾向にある。	同上	
	日光タクシー	平成22年7月2日	朝点呼時や待機中、休憩中における指導を実施している。	乗務員の自覚が高まって、燃費削減を図った。	同上	
	林田タクシー	平成22年11月4日	朝点呼時に各乗務員に対する指導を実施している。	急激な変化は見られないが、徐々に燃費削減効果が表れている。	同上	
	丸寿タクシー	平成22年9月1日	同上	同上	同上	
	元船光タクシー	平成22年7月2日	朝点呼時や待機中・休憩中等、機会ある毎に指導を実施している。	乗務員の自覚が高まったほか、燃費の削減を図った。	同上	

12社

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
健康診断の充実 9社	エキマエタクシー	平成22年10月12日~11月22日	乗務員106人中104人が受診した。	病気の早期発見による健康保持を図った。	有所見者の継続検査の実施と報告の励行を推進し、胃カメラ等の新メニューを検査項目に追加予定である。	
	外港タクシー	平成22年11月15日~17日 平成22年10月16日、23日	健康診断については乗務員28人全員が受診した。 健康講座についても同様に全員が受講した。	同上	同上	
	蒲原タクシー	平成22年11月16日~19日 平成22年10月16日、23日	健康診断については乗務員74人全員が受診した。 健康講座についても同様に全員が受講した。	同上	同上	
	港南タクシー	平成22年12月22日	乗務員20人中全員が受診した。	自らの健康に心がけ、体調不良等での急な欠勤が減少した。	二次診断の必要な者には、継続検査等の措置を講じているので継続する。	
	長崎タクシー	平成22年10月12日~11月22日	乗務員58人中全員が受診した。	病気の早期発見による健康保持を図った。	有所見者の継続検査の実施と報告の励行を推進し、胃カメラ等の新メニューを検査項目に追加予定である。	
	長与タクシー	平成22年11月1日~11月16日 平成22年11月16日、23日	健康診断については乗務員68人中全員が受診した。 健康講座についても同様に全員が受講した。	同上 健康に対する知識の習得を図った。	同上	
	春雨タクシー	平成22年10月12日~11月22日	乗務員56人中全員が受診した。	病気の早期発見による健康保持を図った。	同上	
	文化タクシー	平成22年10月22日	乗務員107人中22人が要治療者と判明し、自発的健康診断制度の利用を促して高齢化した乗務員の健康保持を図った。	要治療者は既に治療中であった。	助成金制度について、乗務員へ周知し、乗務員の健康保持を図ることとしている。	
	ラッキータクシー	平成22年10月12日~11月22日	乗務員175人中174人が受診した。	病気の早期発見による健康保持を図った。	有所見者の継続検査の実施と報告の励行を推進し、胃カメラ等の新メニューを検査項目に追加予定である。	

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
運輸安全マネジメント講習の受講	港南タクシー	平成22年9月29日	該当者2人が受講した。	経営者としての安全に対する自覚と重要性を認識した。	輸送の安全に関する目標を設定して達成を目指すこととしている。	
	サンキュータクシー	同上	該当者3人が受講した。	事故防止の指導を徹底し、事故を減少させた。	継続的に講習を受講し、講習会で学んだ好事例を実践していく。	
	三和タクシー	同上	該当者2人が受講した。	受講内容を乗務員に指導したことで、安全運転が向上し、事故が減少した。	同上	
	新興タクシー	同上	該当者3人中1人が受講した。	受講内容についての還元救済を実施し、事故防止対策を図って安全運転意識を高揚した。	同上	
	日光タクシー	同上	該当者5人中3人が受講した。	同上	同上	
	みなとタクシー	同上	該当者4人が受講した。	同上	同上	
	元船光タクシー	同上	該当者4人中2人が受講した。	同上	同上	
7社						
若年労働者の積極的な雇用の促進	サンキュータクシー	平成22年8月1日	ハローワークへの求人募集、民間の求人案内、インターネットを通じた募集を実施した。	応募はあるが、雇用に至っていない。	求人内容の検証を行って募集を継続する。	
	三和タクシー	平成22年9月28日	求人広告を活用しての募集を実施した。	同上	同上	
	城山交通	平成22年9月1日	求人専門誌に若年者層を対象とした求人広告を掲載した。	同上	同上	
	新興タクシー	平成22年11月1日	ハローワークへの求人募集、求人誌への募集掲載を継続して実施した。	同上	継続的募集と養成員募集を強化する。	
	みなとタクシー	平成22年9月13日	ハローワークへの求人募集や知人の紹介等、積極的にアンテナを広げての募集活動を実施した。	他業種からの転職者を採用した。	継続的に募集活動を実施する。	
	明星タクシー	平成22年10月28日	ハローワークへの求人募集や知人の紹介等、積極的な活動の他、養成員募集も実施した。	応募はあったが、雇用には至らなかった。	同上	
6社						

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育 5社	住吉タクシー	平成22年7月10日	乗務員95人全員に点呼時に教養を実施した。	乗務員のお客様に対する安全確保の意識向上が高くなった。	継続して教養を実施し、お客様の安全輸送を確保する。	
	林田タクシー	平成22年11月1日、2日	乗務員25人中24人に教養を実施した。	速報受信時に対する意識や対応の確保がなされた。	安全確保に向けた対応を検討し、乗務員に対する指導を徹底する。	
	安全タクシー	平成23年2月14日	乗務員50人に対して、個別に指導を実施した。	同上	同上	
	古賀タクシー	同上	乗務員37人に対して、個別に指導を実施した。	同上	同上	
	長崎相互タクシー	同上	乗務員19人に対して、個別に指導を実施した。	同上	同上	
防犯訓練の実施 4社	朝日タクシー	平成22年11月18日、19日	乗務員74人中72人が参加した。	タクシー強盗等に対する心構えと対応要領の知識を習得した。	継続的に訓練を実施する。	
	キングタクシー	平成22年12月6日、7日	乗務員107人全員が参加した。	同上	同上	
	城山交通	平成22年7月31日、9月15日	乗務員75人全員が参加した。	同上	同上	
	住吉タクシー	平成23年3月4日-5日	乗務員97人中85人が参加した。	防犯意識の向上が図られた。	同上	
ドライブレコーダー、デジタルタコメーターの活用による事故防止教育 3社	観光タクシー	平成22年8月12日	ドライブレコーダーを活用して危険運転映像を乗務員32人に見せて教養を実施したほか、デジタルタコメーターを利用し乗務員9人へ個別指導を実施した。	安全運転に対する意識の向上と乗務時の状況について認識させた。	継続的に教養を実施する。	
	昭和タクシー	平成22年8月17日、8月26日、10月7日	交通事故を起こした乗務員を中心に事故映像を確認させ、問題点を検討する等して、安全意識の向上を図った。	映像を確認することで、安全確認の励行をする等、安全運転の実践につながった。	同上	
	新興タクシー	平成22年10月7日、8日、11月12日、12月8日	映像を見ることで、乗務員の普段の運転を認識させ、安全意識を持たせた。	同上	同上	
効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上 2社	琴海タクシー	平成22年12月1日	1車2人制を確立するために若年労働者の採用を積極的に推進した。	経済不況のあおりで人員が集まらなかった。	同上	
	セブントクシー	同上	同上	同上	同上	

認定特定事業の推進状況

長崎市タクシー協会

認定特定事業	会社名	実施年月日	取組の内容	効果	今後の取組	備考
サービス向上のための教育、研修の充実 7社	エキマエタクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員96人中62人が受講した。未受講者35人はビデオ講習を受講した。	接客技術の向上と専門的な知識の習得が図られた。	今後も継続していく。	
	外港タクシー	平成23年2月24日、25日	乗務員36人中18人が受講した。未受講者18人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	蒲原タクシー	同上	乗務員81人中58人が受講した。未受講者23人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	長崎タクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員56人中37人が受講した。未受講者19人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	長与タクシー	平成23年2月24日、25日	乗務員65人中41人が受講した。未受講者24人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	春雨タクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員54人中40人が受講した。未受講者14人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	ラッキータクシー	同上	乗務員169人中127人が受講した。未受講者42人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
観光タクシー乗務員教養の推進 7社	エキマエタクシー	同上	乗務員97人中62人が受講した。未受講者35人はビデオ講習を受講した。	観光知識の習得の向上が図られ、流し営業でも観光に対応できる要員が増加した。	同上	
	外港タクシー	平成23年2月24日、25日	乗務員36人中18人が受講した。未受講者18人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	蒲原タクシー	同上	乗務員81人中58人が受講した。未受講者23人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	長崎タクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員56人中37人が受講した。未受講者19人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	長与タクシー	平成23年2月24日、25日	乗務員65人中41人が受講した。未受講者24人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	春雨タクシー	平成23年2月21日、22日	乗務員54人中40人が受講した。未受講者14人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	
	ラッキータクシー	同上	乗務員169人中127人が受講した。未受講者42人はビデオ講習を受講した。	同上	同上	

第5回 長崎交通圏 タクシー適正化・活性化協議会

地域計画にかかる認定事業計画以外の
特定事業
〔各社実施分〕

各社が実施している認定以外の特定事業計画一覧表
長崎市タクシー協会

特定事業の項目と内容	該 当 会 社
(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り	
サービス向上のための教育研修の充実	愛宕、共同、共和、琴海、新興、セブン、平和、丸井 (8社)
各社における地理教育の徹底	愛宕、エキマエ、キング、共和、寿、長崎、日光、春雨、ラッキー、丸井、丸寿、元船光 (12社)
短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	共和、林田 (2社)
ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布	エキマエ、キング、共和、長崎、春雨、ラッキー (6社)
チャイルドシートの導入	エキマエ、長崎、春雨、ラッキー (4社)
ハイグレード車の導入	明星 (1社)
ジャンボタクシーの導入	朝日、エキマエ、共同、共和、サンキュー、城山交通、新興、住吉、長崎、春雨、ラッキー、丸寿、みなど (13社)
E T C の導入	エキマエ、新興、長崎、春雨、ラッキー、文化、丸寿 (7社)
福祉タクシーの運行	エキマエ、共同、共和、長崎、春雨、ラッキー、安全 (7社)
介護タクシーの運行	エキマエ、城山交通、長崎、日光、春雨、ラッキー、元船光 (7社)
子育てタクシーの運行	エキマエ、長崎、春雨、ラッキー (4社)
妊婦支援タクシーの運行	エキマエ、長崎、春雨、ラッキー (4社)
ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	みなど (1社)
乗り合いタクシーの運行	エキマエ、琴海、城山交通、住吉、長崎、春雨、ラッキー、文化、丸寿 (8社)
タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR	琴海、寿、丸寿 (3社)
(2) 事業経営の活性化・効率化	
共同配車センターの設置	朝日、愛宕、エキマエ、琴海、寿、サンキュー、三和、昭和、新興、長崎、春雨、ラッキー、文化、平和、丸井、丸寿、みなど (17社)

車両費用等の削減	浦上、共和 (2社)
部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮	愛宕、寿、サンキュー、三和、丸寿、丸井、みなど (7社)
(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上	
賃金制度、労働条件の改善、見直し	寿、城山交通、林田、丸寿 (4社)
若年労働者の積極的な雇用の促進	キング、共和、寿、丸寿 (4社)
健康診断の充実	愛宕、浦上、観光、キング、共同、共和、琴海、寿、サンキュー、新興、セブン、平和、丸井、丸寿、みなど、明星 (16社)
仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	共和 (1社)
防犯カメラの導入	安全、古賀、長崎相互 (3社)
(4) 安全性の維持向上	
映像記録型ドライブレコーダーの導入	朝日、安全、観光、共和、昭和、丸寿、みなど、古賀、長崎相互 (9社)
デジタルタコグラフの導入	観光、共和、昭和、中央、日光、明星、元船光 (7社)
ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の徹底	共和、寿、丸寿、安全、古賀、長崎相互 (6社)
運輸安全マネジメント講習の受講	朝日、外港、蒲原、長与、中央、文化、丸寿 (7社)
(5) 交通問題、都市問題の改善	
タクシー乗り場等の街頭指導の推進	朝日、外港、蒲原、長与、共同、共和、寿、サンキュー、セブン、林田、丸寿、みなど (12社)
タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底	共和 (1社)
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	朝日、外港、蒲原、長与、共和、寿、サンキュー、セブン、丸寿、安全、古賀、長崎相互 (12社)
自治体を実施する交通渋滞等関係施策と実施主体への積極的協力	共和 (1社)
(6) 観光都市に向けた取組み	
観光タクシーの運行	朝日、エキマエ、港南、寿、昭和、中央、長崎、日光、春雨、ラッキー、丸寿、元船光 (12社)
観光タクシー乗務員教育の推進	愛宕、観光、寿、昭和、新興、中央、丸井、丸寿 (8社)

接客サービス講習会の実施	朝日、エキマエ、共和、寿、昭和、長崎、 春雨、ラッキー、丸寿 (9社)
新しい観光ルート「タクさるく」の着実な 推進	エキマエ、寿、昭和、長崎、春雨、ラッキ ー、丸寿 (7社)
(7)環境問題への貢献	
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入 促進	安全、観光、共和、寿、昭和、日光、丸寿、 元船光、ラッキー、住吉、平和、キング、 浦上、城山交通、古賀、エキマエ、長崎 (17社)
アイドリングストップ車の導入	サンキュー、安全 (2社)
アイドリングストップ運動の推進	浦上 (1社)
後付アイドリングストップ装置の導入	安全 (1社)

認定特定事業計画以外の特定事業（各社実施分）

長崎市タクシー協会

会社名	認定された特定事業計画以外で各社が実施している特定事業	備考
朝日タクシー (8項目)	・運輸安全マネジメント講習の受講 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・観光タクシーの運行 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・共同配車センターの設置 ・ジャンボタクシーの導入 ・接客サービス講習会の実施	
愛宕タクシー (6項目)	・サービス向上のための教育の充実 ・地理教育の徹底 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入による経費の圧縮 ・健康診断の充実 ・観光タクシー乗務員教育の推進	
安全タクシー(9項目)	・福祉タクシーの運行 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・アイドリングストップ車の導入 ・後付アイドリングストップ装置の導入 ・防犯カメラの導入 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
浦上タクシー(4項目)	・車両費用等の削減 ・健康診断の充実 ・アイドリングストップ運動の推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
エキマエタクシー (15項目)	・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布 ・子育てタクシーの運行 ・地理教育の徹底 ・チャイルドシートの導入 ・ETCの導入 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・介護タクシーの運行 ・妊婦支援タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置 ・観光タクシーの運行 ・接客サービス講習会の実施 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
外港タクシー(3項目)	・運輸安全マネジメント講習の受講 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	
蒲原タクシー(3項目)	・運輸安全マネジメント講習の受講 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	
観光タクシー(5項目)	・観光タクシー乗務員教育の推進 ・健康診断の充実 ・デジタルタコグラフの導入 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
キングタクシー(5項目)	・健康診断の充実 ・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布 ・地理教育の徹底 ・若年労働者の積極的な雇用の推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
共同タクシー(5項目)	・サービス向上のための教育研修の充実 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・健康診断の充実 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進	
共和タクシー (19項目)	・サービス向上のための教育、研修の充実 ・短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR ・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布 ・地理教育の徹底 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・車両費用等の削減 ・若年労働者の積極的な雇用の促進 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・健康診断の充実 ・仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 ・デジタルタコグラフの導入 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・接客サービス講習会の実施 ・タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 ・自治体が実施する交通渋滞等関係施策と実施主体への積極的協力	
琴海タクシー(5項目)	・サービス向上のための教育研修の充実 ・タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置 ・健康診断の充実	
港南タクシー(1項目)	・観光タクシーの運行	
古賀タクシー(4項目)	・防犯カメラの導入 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
寿タクシー(15項目)	・地理教育の徹底 ・タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR ・賃金制度、勤務条件の改善、見直し ・健康診断の充実 ・若年労働者の積極的な雇用の促進 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施 ・観光タクシーの運行 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・接客サービス講習会の実施 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・観光タクシー乗務員教育の推進 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入推進による経費の圧縮 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	
サンキュータクシー (7項目)	・ジャンボタクシーの導入 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入推進による経費の圧縮 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・健康診断の充実 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・アイドリングストップ車の導入	
三和タクシー(2項目)	・部品や燃料等の共同購入推進による経費の圧縮 ・共同配車センターの設置	
昭和タクシー(8項目)	・共同配車センターの設置 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・デジタルタコグラフの導入 ・観光タクシー乗務員教育の推進 ・観光タクシーの運行 ・接客サービス講習会の実施 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	

城山交通 (5項目)	・ジャンボタクシーの導入 ・介護タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・賃金制度、労働条件の改善、見直し ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
新興タクシー(6項目)	・観光タクシー乗務員教育の推進 ・サービス向上のための教育、研修の充実 ・健康診断の充実 ・共同配車センターの設置 ・ETCの導入 ・ジャンボタクシーの導入
住吉タクシー(3項目)	・乗り合いタクシーの運行 ・ジャンボタクシーの導入 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
セブントクシー(4項目)	・サービス向上のための教育研修の充実 ・健康診断の充実 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
中央タクシー(4項目)	・運輸安全マネジメント講習会の受講 ・デジタルタコグラフの導入 ・観光タクシーの運行 ・観光タクシー乗務員教育の推進
長崎タクシー (15項目)	・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布 ・子育てタクシーの運行 ・地理教育の徹底 ・チャイルドシートの導入 ・ETCの導入 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・介護タクシーの運行 ・妊婦支援タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置 ・観光タクシーの運行 ・接客サービス講習会の実施 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
長崎相互交通(4項目)	・防犯カメラの導入 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
長与タクシー(3項目)	・運輸安全マネジメント講習の受講 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
日光タクシー(5項目)	・デジタルタコグラフの導入 ・観光タクシーの運行 ・地理教育の徹底 ・介護タクシーの運行 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
林田タクシー(3項目)	・短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR ・賃金制度、労働条件の改善、見直し ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進
春兩タクシー (14項目)	・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布 ・子育てタクシーの運行 ・地理教育の徹底 ・チャイルドシートの導入 ・ETCの導入 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・介護タクシーの運行 ・妊婦支援タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置 ・観光タクシーの運行 ・接客サービス講習会の実施 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進
文化タクシー(4項目)	・運輸安全マネジメント講習の受講 ・ETCの導入 ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置
平和タクシー(4項目)	・サービス向上のための教育研修の充実 ・共同配車センターの設置 ・健康診断の充実 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
丸井タクシー (6項目)	・サービス向上のための教育、研修の充実 ・地理教育の徹底 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入による経費の圧縮 ・健康診断の充実 ・観光タクシー乗務員教育の推進
丸寿タクシー (20項目)	・ジャンボタクシーの導入 ・地理教育の徹底 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入による経費の圧縮 ・観光タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR ・賃金制度、労働条件の改善、見直し ・ETCの導入 ・接客サービス講習会の実施 ・観光タクシー乗務員教育の推進 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・健康診断の充実 ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施 ・若年労働者の積極的な雇用の促進 ・運輸安全マネジメントの受講 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入 ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
みなとタクシー (7項目)	・タクシー乗り場等の街頭指導の推進 ・ジャンボタクシーの導入 ・ケア輸送サービス従事者研修の受講の推進 ・共同配車センターの設置 ・部品や燃料等の共同購入による経費の圧縮 ・健康診断の充実 ・映像記録型ドライブレコーダーの導入
明星タクシー(3項目)	・ハイグレード車の導入 ・健康診断の充実 ・デジタルタコグラフの導入
元船光タクシー(5項目)	・地理教育の徹底 ・介護タクシーの運行 ・観光タクシーの運行 ・デジタルタコグラフの導入 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
ラッキー自動車 (15項目)	・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成配布 ・子育てタクシーの運行 ・地理教育の徹底 ・チャイルドシートの導入 ・ETCの導入 ・ジャンボタクシーの導入 ・福祉タクシーの運行 ・介護タクシーの運行 ・妊婦支援タクシーの運行 ・乗り合いタクシーの運行 ・共同配車センターの設置 ・観光タクシーの運行 ・接客サービス講習会の実施 ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進 ・ハイブリッド車、EV車等低公害車導入促進

第5回 長崎交通圏 タクシー適正化・活性化協議会

地域公共交通バリア解消促進等事業

第 号
平成 年 月 日

九州運輸局長 殿

住 所 長崎市中里町1368
協議会名 長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会
代表者名 会長 有 吉 信 吾

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の提出について

平成23年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う事業評価を行いましたので、別添
のとおり報告します。

担当部署:(社)長崎県タクシー協会
担当者名:宗 建久
連絡先:095-838-2664
E-mail : kentaxikyokai@bd.wakwak.com

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成 年 月 日

協議会・構成員 長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会
 長崎県、長崎市
 (社)長崎県タクシー協会
 長崎市タクシー協会

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性		②目標・効果達成状況		③事業の今後の改善点
地域公共交通バリア解消促進等事業 (バリアフリー化設備等整備事業)	(株)朝日タクシー	福祉タクシー車両1両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標1両以上/年間に対して、5両/年間を達成した。	寝台車両1両を導入したことで、7ヶ月の間に38人(うち付添い19人)の足を確保することが出来た。	平成23年度事業完了
	オリックス自動車(株) (城山交通(株))	福祉タクシー車両2両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。		車いす車両2両を導入したことで、1ヶ月平均200人/両の足を確保することが出来た。	平成23年度事業完了
	みなとタクシー(株)	福祉タクシー車両1両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。		実績なし。	平成23年度事業完了
	十八総合リース(株) (元船光タクシー(株))	福祉タクシー車両1両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。		UDタクシーを1両導入したことで、1ヶ月114人の利用があり、うち14人の車いす利用者の足を確保することが出来た。	平成23年度事業完了

【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。

1 監督指導実施状況

タクシー業監督実施状況

長崎	監督事業場数	違反事業場数	同 比率 (%)	違反状況(労働基準法)			告示違反事業場数	同 比率 (%)	告示違反状況					
				32条	35条	37条			総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	最大運転時間	連続運転時間	休日労働
				労働時間	休日	割増賃金								
平成21年度	7	7	100.0	6	1	3	6	85.7	5	3	3	0	0	1
平成22年度	11	11	100.0	9	2	9	10	90.9	7	9	4	0	0	2
平成23年度	25	24	96.0	20	2	12	20	80.0	13	18	5	0	0	2

※平成23年度は2月末現在の数値

2 自動車運転者時間管理等指導員による指導状況

業種	個別訪問件数
タクシー	21件
トラック	17件
バス	7件

※平成23年度から実施しているもの。件数には予定(見込み)を含む。

地域計画

〔長崎交通圏〕

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会

平成22年3月18日

平成22年3月18日

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会地域計画

1 タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

(1) 長崎交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・長崎交通圏におけるタクシーは、個々の利用客のニーズに合わせて、ドア・ツー・ドアの輸送を担い、他の公共交通機関における決められた路線での輸送と違った公共交通機関として定着している。
- ・特に県都である長崎市をその主な営業範囲としているため、長崎交通圏では平成18年度の交通機関の約20%に当たる1日あたり約5.5万人をタクシーで輸送し、バス(約13.1万人)の約半分に匹敵する輸送を担っている。(長崎市地域公共交通総合連携計画)
- ・長崎交通圏のタクシーの営業形態は、「流し営業」が主体であり、交替制勤務の年中無休の営業体制をしている。タクシーは県都長崎市の都市機能を支えているとともに、終電や終バスの後の足としての重要な役割を担っているほか、路線バスの運行できない地域に乗合タクシーを運行する等、生活やビジネスに欠かせない公共交通機関として今後も重要な役割を担うものである。

(2) タクシー事業の現況

① タクシー需要の減少

- ・長崎交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では、年間約21百万人(1日あたり約5.8万人)から、年間約16百万人(1日あたり約4.4万人)へと約24%減少している。(長崎県タクシー協会調べ)
- ・特に平成20年秋以降の世界経済危機も相まって、一般利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、このままの経済状況が継続すれば、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状態と見られる。

② 規制緩和によるタクシー車両数の増加

- ・平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行によるタクシー需給調整規制撤廃後の長崎交通圏内のタクシー車両数は、平成14年度末の1,813両に対し、平成20年度末で1,933両と120両(6.2%)増加している。
- ・法人事業者の車両数は平成19年度まで微増傾向にあったが、平成20年度以降、各社において減車がなされ、平成20年4月から平成21年9月30日の間に合計119台が減少した。その結果、平成14年3月末と平成21年3月末の車両数を比較すると、1,505両から1,506両と横ばい状態になっている。
- ・一方、個人タクシーは同期間に314両から431両と117台(約37%)増加している。
- ・法人タクシーの車両数について、第1回長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議

会（平成21年12月21日開催）で九州運輸局から示された「適正と考えられる車両数」の約1,060両（実働率90%の場合）と1,130両（実働率85%の場合）を平成21年9月30日現在の車両数1,418両と比較すると大幅な差が認められるところである。

③輸送実績の悪化

- ・このように、長崎交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1台あたりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では、255.1kmから218.3kmへ、実車率は35.4%から29.4%へ、実働率は95.1%から89.5%へいずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入（税込み、以下同じ）30,102円から24,169円へとこれも約2割減少している実態となっている。（長崎県タクシー協会調べ）
- ・さらに、平成21年10月の実績では、実車率29.1%、実働率91.3%、1日あたりの運送収入は21,592円と輸送実績は一層悪化している。特に実働1日1車あたりの運送収入は平成6年度ごろから連続して前年比割れの厳しい状況となっている。（長崎市タクシー協会調べ）
- ・一方燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、標準的タクシー事業者の収支差比率は4年連続して低下しており、平成20年度は-2.97%となっている。今後も経済状態が好転しない限り低下する可能性を含んでいると予想される等、減益幅は拡大傾向にある。
- ・前述のとおり事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下すると危惧される。

④運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1台あたりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金低下を招き、長崎県のタクシー運転者の平均年収が、バブル崩壊後の平成5年では、362万円であったものが、その後低下傾向を示し、平成14年には267万円、平成20年には248万円となっている。
- ・これを長崎県の全産業男性労働者の年収と比較すると平成5年では、全産業男性労働者の年収が461万円で、その格差は99万円、平成20年では全産業男性労働者の年収は464万円で、その格差は216万円となっており、年ごとに格差が拡大している。
- ・こうした状況の中、長崎県（離島を除く）では、平成19年9月に運転者の労働条件の向上等のため運賃改定を実施したが、改正前と比較すると
 - 平均増収率 -3.2%
 - 運転者1人平均賃金上昇率 -0.6%
 - 改定前1人平均給与月額 195,128円（年収換算 2,341,536円）
 - 改定後1人平均給与月額 193,983円（年収換算 2,327,796円）という結果になっており、当初見込んだ効果は表れず、現状の賃金水準では、日

常生活の維持もままならない状況となっている。

⑤運転者の高齢化

- ・長崎県下におけるタクシー運転者の月間労働時間は、バブル崩壊後の平成5年では、219時間、平成14年では198時間、平成20年では204時間となっており、これを長崎県の全産業男性労働者の労働時間と比較すると平成5年では全産業男性労働者の労働時間は194時間で、その格差は25時間、平成14年では全産業男性労働者の労働時間は183時間で、その格差は15時間、平成20年では全産業男性労働者の労働時間は182時間で、その格差は22時間となっている。
- ・このようにタクシー運転者は全産業男性労働者よりも常に長時間労働であり、景気低迷の今日にあっても、格差が拡大しているものと考えられる。
- ・又、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成5年では45.7歳であった運転者の平均年齢が平成20年には55.3歳となる等、運転者の高齢化が進んでいる。
- ・こうした傾向は長崎交通圏においても同様で平成21年10月末における平均年齢は56.4歳で65歳以上の高齢運転者の割合は約40%となっている。こうした高齢化の進展が交通事故の要因となるとともに、サービスの向上を阻害する一因であるとの指摘もある。又、低賃金や長時間労働であるが故に若年層の新規労働者の入職が減少している一方、タクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているため、他産業への転職も難しい職種となっている。

⑥需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・県都長崎市の中心部では、夜間のタクシー集中による交通問題を惹起し、長崎駅前周辺でもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反やノロノロ運転、乗客待ちの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因にもなっているとの指摘もある。中でも、中心部のタクシー乗り場へ行くためタクシーが行列を作って、馬町、中川電停付近まで待機する場合があります。こういったことが、慢性的な交通渋滞の原因として他の交通に影響を及ぼしている。

⑦長崎交通圏のタクシー業界の取組み

- ・長崎交通圏のタクシー業界では、これまでも利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや経営の効率化・合理化、さらには安全性の維持・向上への取組みを積極的に推進してきた。
- ・タクシー事業者においては、
 - 社会・福祉への貢献
 - ・ 警察との連携によるホットラインの運用
 - ・ 長崎地区SOSネットワーク連絡会活動としてSOS防犯タクシーの運用
 - ・ 安心ネットワークの運用
 - ・ こども&シルバー110番通報協力制度の導入

- ・ 子育てタクシー
- ・ 身体障害者手帳をお持ちの方に対する割引制度の導入
- ・ 高齢者を対象としたタクシー乗車券を長崎市と連携して配布使用する制度の導入
- ・ バス空白地帯解消のための乗合タクシーの運用
- ・ 指定居宅介護支援事業、指定移送支援サービス、指定訪問介護事業の福祉タクシー等の運用
- ・ タクシーの日の各種事業（養護施設児童の招待事業、タクシー乗り場の清掃活動、献血運動、少年補導員協議会に対する寄付）

○環境問題への貢献

ハイブリッドタクシーの導入

○利用者サービスと利便の向上

- ・ 新型インフルエンザ対策
- ・ ETC導入による高速道路料金の利用者負担の軽減
- ・ 禁煙タクシーの導入
- ・ 協会ホームページの導入
- ・ 長崎共同集金会社との共同による懸賞付きキャンペーンの実施

○交通事故防止対策

- ・ 四季の交通安全運動へ積極的に参加
- ・ アルコール検知器の導入
- ・ 乗務員を対象とした安全運転講習会の開催

○違法駐車対策

- ・ タクシー乗り場の設置及び増設への取組み
- ・ ガードマンによる交通整理誘導活動

○労働条件の改善

- ・ 防犯仕切り板の設置

など、幅広い分野で様々な取組をしている。

・ 特に、一昨年開催した「タクシー利用者懇談会」において要望のあった

○「乗務員に対する接客マナーの向上」については、新たにサービス向上委員会を設置して委員による検討会を実施したほか、サービス向上のためのお客様アンケート等も実施し、指導的立場の者に対する講習会を実施することとしている。

○平成22年1月から始まるNHK大河ドラマ「龍馬伝」を長崎市が強力に推進していることから協会内に「タクさるく実行委員会」を設置して、長崎市や国際コンベンション協会等の協力を得ながらタクシーで効率的に龍馬ゆかりの地をさるく観光コースを設定する等の事業を推進している。

⑧まとめ

・ 上述のとおり、長崎のタクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下、タクシー類似行為等の様々な問題がある中で、

公共交通機関としての役割を果たすためにタクシー業界としても多様な努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと考えられる。

(3) 取組みの方向性

- ・ タクシーの役割、現況等を分析したが、これを踏まえて以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。
- ・ 各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の利用者に対して、安全・安心で良質なサービスを提供するとの自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組を進める必要がある。
- ・ 又、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境作りを行う等の協力が必要である。
- ・ 協議会は目標の達成状況について検証・評価を行うとともにタクシー事業者等に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。又、協議会に参加しない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。
- ・ さらに、協議会は必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- ☆ タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り
- ☆ 事業経営の活性化、効率化
- ☆ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ☆ 安全性の維持・向上
- ☆ 交通問題、都市問題の改善
- ☆ 観光都市に向けた取組み
- ☆ 環境問題への貢献

2 地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

- ・ 長崎交運圏のタクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすため「安全・安心で良質なサービスの提供」をすることである。
- ・ そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。又、時代の変化に対応し、長崎市内一円でいつでも、どこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けデジタル無線等、先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用して、このようなスムーズかつ高質なサービスに取り組むべく更なる投資が必要である。
- ・ そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者でのサービス競争等の競争原理も働かせ、その結果としてタクシー

業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。

- ・特に、新たな需要喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行い、サービスの活性化を図るものとする。
- ・具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入促進のための検討を行うほか、高齢者、障害者等のための福祉重視の事業実現に向けて取組むこととする。
- ・また、タクシーサービスの一層の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する運転者教育の充実、現在運用されている市街地内5地区以外への乗合タクシーの拡大に向けた関係機関との協議、タクシー決済サービスのためのICカードの導入に取組むこととする。

(2) 事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提にタクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ、新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業者はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適正な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに業界としても、それを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、地域のニーズに柔軟に対応し、需要に応じた勤務体制の確立による効率性の向上、又、車両費用の削減、あるいは部品や燃料等の共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、長崎県全産業男性労働者の平均ぐらいに引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では平成20年現在、長崎県のタクシー運転者で216万円あるほかの産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となるので、安全・安心で良質なサービスの提供に繋がっていくこととなる。

(4) 安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良好なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力をすることで、社会的信用をますます増すことが必要である。
- ・具体的には国土交通省が示した「事業用自動車総合安全プラン2009」における交通事故削減のための対策を着実に実行し、今後交通事故による死者数を毎年ゼロに、人傷事故件数を10年間で半減することを目標とする。

(5) 交通問題、都市問題の改善

- ・長崎市内の中心部では、夜間を中心に生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保する。又、長崎駅周辺や中心部における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

(6) 観光都市に向けた取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、長崎駅、駅前バスターミナル等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット等に関する情報提供や旅客のエスコートもできる。このような特性を活かして、旅行者が満足できる大きな利便を提供することが可能である。
- ・長崎市内の観光振興については、現在、NHK大河ドラマ「龍馬伝」にあわせたタクシーで龍馬ゆかりの地等を効率的に楽々観光可能な「タクさるく」のコースを作って、関係機関・団体と連携を取って龍馬観光を推進している。
- ・そのため、長崎市タクシー協会では、乗務員教育のため「タクさるく」の中のコース、龍馬ゆかりの地、龍馬の軌跡等が載っているパンフレットを作成して、お客様へのサービス向上等、サービスの充実を図っている。

(7) 環境問題への貢献

- ・政府は温室効果ガスの削減目標について1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減することを目指す旨表明している。
- ・平成18年度の長崎県内における温室効果ガスの排出量は943万トンでこの内二酸化炭素(CO₂)の排出量は879万トンとなっている。この二酸化炭素(CO₂)の排出量のうち、運輸部門の排出量は268.7万トンで全体の30.6%を占め、他の部門に比べ最も多い割合となっている。
- ・今後タクシー業界においては温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべき対策を講じていく。
- ・具体的には、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取組むこととする。

◎ 以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在、タクシーが抱えている諸問題の根幹は、供給過剰であることは否めない事実である。長崎交通圏では平成21年12月21日開催の第1回長崎交通圏タクシー適正活性化協議会において九州運輸局が適正車両台数を公表したが、これによると2つのケースの実働率により約1,060両(実働率90%)、約1,130両(実働率85%)となっている。
- ・これと平成20年7月11日通達における基準車両数1,524両と比べたとき、2つのケースの実働率(90%、85%)により算定した適正車両数に対してそれぞれ30.45%、25.85%と約25~30%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数1,418両と比べても大幅な差が認められる。したがって、タクシー問題改善に向け、供給過剰な状態の

解消に努めるべきである。

- ・その結果として過剰な車両による長崎市中心部等で発生している交通渋滞等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にもなる。さらに車両数の減少や運行の効率化によるCO2排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により、労働条件の改善が図られ、運転者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、又、投資余力の発生による新たな顧客サービスの改善や新たな需要開拓等に繋がる等、タクシーが長崎交通圏において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただし、その際にはタクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。

3 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が単独又は共同して行なおうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行なうものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。実施時期としては、短期、中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内（平成24年9月30日まで）を目安として取組むこととする。

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

①タクシー事業の適正化に関する事項

〈特定事業〉

- ・サービス向上のための教育・研修の充実
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・各社における地理教育の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期

- ・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期

②タクシー事業の活性化に関する事項

〈特定事業〉

- ・顧客満足度調査の実施と改善状況の把握
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・電子マネー、クレジットカード、ICカード等、決済器の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・ハイグレード車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ジャンボタクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ETCの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・カーナビの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ユニバーサルデザイン車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- ・福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・子育てタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・乗合タクシーの運行

実施主体等：タクシー事業者、自治体、運輸局

実施時期：中期

〈 その他の事業 〉

- ・タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR

実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、運輸局

実施時期：短期、中期

(2) 事業経営の活性化、効率化

〈 特定事業 〉

- ・効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

- ・共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上

〈 特定事業 〉

- ・賃金制度、労働条件の改善、見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・有給休暇の計画的取得の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

- ・防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

(4) 安全性の維持、向上

〈 特定事業 〉

- ・映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・デジタルタコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期、中期

(5) 交通問題、都市問題の改善

① タクシー事業の適正化に関する事項

〈 特定事業 〉

- ・ タクシー乗り場等の街頭指導の推進
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・ タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

〈 その他の事業 〉

- ・ 供給過剰状態の解消に向けた社会実験の実施
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：中期
- ・ ショットガン方式の導入とタクシープールを実施するための課題の検討
実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、自治体、警察、運輸局
実施時期：中期

② タクシー事業の活性化に関する事項

〈 特定事業 〉

- ・ タクシー乗り場及び周辺における美化的推進
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期

〈 その他の事業 〉

- ・ 自治体が実施する交通渋滞等関係施策と実施主体への積極的協力
実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、自治体
実施時期：短期

(6) 観光都市に向けた取組み

〈 特定事業 〉

- ・ 観光タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・ 観光タクシー乗務員教養の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・ 接客サービス講習会の実施
実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

〈 その他の事業 〉

- ・ 新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、コンベンション協会
実施時期：短期

(7) 環境問題への貢献

〈 特定事業 〉

- ・ ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ アイドリングストップ車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ 後付アイドリングストップ装置の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ アイドリングストップ運動の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

〈 その他の事業 〉

- ・ 低公害車タクシー普及に関する自治体等への働きかけ
実施主体：タクシー協会、タクシー事業者
実施時期：中期

(注) その他の事業における「実施主体等」とは、実施主体並びに協力者を意味し、協力者とは、事業の実施を支援する立場の者を指す。
これらの具体的な分担に関しては、個別の事業ごとに協議するものとする。

◎ 特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

- ・ これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、地域計画の目標に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。
- ・ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、

法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止)について定めることができることが規定されている。

- ・また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置づけられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独または複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される」となされているところである。
- ・以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。
- ・なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取組まれ、長崎交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（関係行政機関、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し、必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。

以 上

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会設置要綱

制定 平成21年12月21日

(目的)

第1条 長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、長崎交通圏における関係者の自主的な取組みを中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業者の事業用自動車をいう。
3 この要綱において「タクシー運転者」とは、タクシー車両の運転者をいう。
4 この要綱において「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。
5 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー運転者の組織する団体をいう。
6 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- (1) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
 - ② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
 - ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域のタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議
 - ① 協議会の運営方法
 - ② その他協議会が必要と認める協議事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、別紙協議会委員名簿のとおりとし、その任期は平成24年9月

30日までとする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 事務局は、長崎運輸支局輸送部門及び長崎県タクシー協会並びに長崎市タクシー協会に置く。
- 6 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 役員の選出を議決する場合
法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員の種別ごとに1個の議決権とし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合
次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① 九州運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ④ 設置要綱の変更合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
 - (3) 地域計画の作成を議決する場合
次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)の①②及び④から⑥を満たしていること。
 - ② 地域計画の作成に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されているタクシー車両の総合台数の過半数であること。
 - ③ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。
 - ④ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。
 - ⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- ① 会長が合意していること。
 - ② 会長以外の構成員の過半数が合意していること。
- 7 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 8 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。
- 9 協議会は原則として公開とする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

会長に事故がある場合の職務代理者として指名する者（協議会要綱 第5条第4項）

長崎市タクシー協会会長

協議会構成員

法	区分	団体等	委員の職名	
第8条 第1項	国	九州運輸局	長崎運輸支局次長〔協議会会長〕	
	公共団体	長崎市	都市計画部 交通企画課長	
		事業者	長崎市タクシー協会	会長
			(社)長崎県タクシー協会	会長
	長崎個人タクシー協同組合		理事長	
	運転者団体	全自交長崎県タクシー労働組合	書記長	
		交通労連長崎ハイタク労連	書記長	
		自交総連長崎地方連合会	書記長	
	地域住民	長崎地区交通安全協会	専務理事	
		(社)長崎国際観光コンベンション協会	専務局長	
		桜町地区連合自治会	自治会長	
	第2項	第1号 (他の事業)	-	-
		第2号 (学識)	-	-
		第3号 (必要性)	長崎労働局	労働基準部 監督課長
長崎県警察本部			交通規制課 課長補佐	
長崎警察署	交通課長			
	浦上警察署	交通課長		
オブザーバー	長崎県	地域振興部 新幹線・総合交通対策課長		
事務局		長崎運輸支局、 (社)長崎県タクシー協会、 長崎市タクシー協会		